NARRATIVA MARÍTIMA

# Juan de Fuca

## EL FAMOSO DESCONOCIDO

Carlos Alonso Mendizábal

Esta es la biografía del extraordinario capitán Juan de Fuca. Griego de nacimiento y español por matrimonio. En época de Felipe II navegó más de cuarenta años como capitán de la Armada de la Corona de España. Cruzó más de diez veces el Océano Atlántico, para después decidirse por el Mar del Sur u Océano Pacífico, fijando su base primero en Acapulco y luego en el Callao y Filipinas. Transportó el oro del quinto real de Valparaíso al Callao sorteando temporales y piratas ingleses. Se dedicó al comercio privado en Manila y al final de su carrera fue recuperado por el Virrey de México para adelantarse a los ingleses y descubrir el legendario Paso del Noroeste. El primer intento fue un fracaso, pero en una segunda oportunidad el éxito pareció iluminar su buena estrella. Fue tal la alegría del Virrey que le prometió, en nombre de Felipe II, un premio en consonancia con el descubrimiento, pero el premio nunca llegó. Hicieron falta dos siglos para que el descubrimiento fuera reconocido en la cartas náuticas como Paso de Juan de Fuca, entre la ciudad de Vancouver en Canadá y la de Seattle en Estados Unidos.

epublibre

Carlos Alonso Mendizábal

# JUAN DE FUCA

## El famoso desconocido

## Narrativa marítima - 11

**ePub r1.0**
**Titivillus** 10.05.2025

Título original: *Juan de Fuca*
Carlos Alonso Mendizábal, 2005
Prólogo: Miguel Ángel Bascaran Aramendi
Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

*A mon gentil, genereux et genial cher ami,*
*Philippe Francés*

# Preludio

En enero del 2004 fue publicada la biografía que escribí sobre Lorenzo Ferrer Maldonado o *El misterio del paso del Noroeste*. Él mismo detalló estos hechos en unas memorias, situando el acontecimiento en el año 1588. Maldonado fue considerado por muchos especialistas como un falsario, pero también fue defendido con mucho ardor por geógrafos y científicos tras su muerte.

En primavera del 2004 terminé la traducción de los *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo*, de Francesco Carletti, joven comerciante florentino cuyo padre le envió a Sevilla para que aprendiera todos los secretos del comercio internacional. Este grandioso periplo tuvo lugar del año 1594 al 1606, y la lectura de sus *Razonamientos* es un ejemplo de curiosidad y perfecta descripción de lo que fue el primer viaje de un mercader alrededor del mundo, que entonces «pertenecía» a España y a Portugal.

Ahora sale a la luz otra biografía novelada, porque solo se dispone de algunos pocos datos de otro singular navegante, el griego Juan de Fuca, posible descubridor, en el año 1592 y para la Corona de España, del paso entre el Pacífico o mar del Sur hasta lo que hoy es la ciudad de Vancouver. Este paso, llamado estrecho de Juan de Fuca, fue ignorado durante muchos años, hasta que la Academia de Ciencias de Rusia, cien años más tarde, lo incluyera en sus prestigiosas cartas.

Prácticamente los tres protagonistas que he mencionado fueron contemporáneos. Pudieron muy bien coincidir en alguna taberna o cruzarse en algún barco.

Ninguno de los tres fue premiado por sus hazañas. Pero estos tres personajes, a los que las circunstancias de la vida obligaron a realizar gestas admirables, nunca participaron de la admiración de las gentes y, aunque los monarcas aceptaron sus explicaciones y relatos con interés y respeto, no llegaron a concederles el reconocimiento oficial por sus grandes hazañas, y han permanecido sin gloria en el recuerdo nebuloso y difuso de la Historia.

El firmante no pretende devolverles la fama que ellos no consiguieron. Es la curiosidad la que me ha movido a «desempolvar» algunos datos de estos protagonistas que en sus vidas disfrutaron de sus luces y soportaron sus sombras. Otros con menos méritos, si llegaron a lo más alto de la gloria y de la fama, fue, como casi todo en la vida, por los caprichos del azar, del destino o de la conveniencia.

Deseo al lector que la vida de Juan de Fuca le entretenga y le haga pensar en la importancia de los caprichos del destino y en que sin ellos somos poca cosa. En el siglo XVI España fue la más grande y poderosa nación gracias a que sus hombres realizaron gestas extraordinarias, y más tarde el destino cambió y el peso de nuestra propia grandeza nos aplastó, y durante muchos años reinó la oscura decadencia.

# Prólogo

He de reconocer que, hasta que el autor de esta novela me citó el nombre del marino y aventurero Juan de Fuca, no tenía yo conocimiento de su existencia. El autor, en su afán investigador, profundizó en todo cuanto pudo, viajando a la patria del personaje, indagando en los archivos y bibliotecas de Sevilla y Madrid y leyendo todo lo que encontró acerca del héroe de este libro.

Es verdad que algo se sabe, pero no todo, lo que obligó al escritor a rellenar tiempos vacíos con imaginación literaria y conocimientos de la época en que transcurre la vida del citado Juan de Fuca. Esa imaginación y esos conocimientos son los que redondean y hacen interesante la obra en su totalidad.

Para todos los que, aun cuando no seamos técnicos, amamos la mar, y para todos los que queremos saber un poco de los sucesos del fascinante siglo xvi, este libro es un muy recomendable regalo.

Los acontecimientos de la época, las situaciones políticas, los recientes descubrimientos, la enormidad de lo conocido y la inmensidad de lo desconocido, lo que llamamos buena suerte y lo que llamamos mala fortuna, vapulearon a Juan de Fuca, que conoció buenas y malas rachas de bienestar y desgracia, que tuvo penas y alegrías. En fin, que vivió.

Juan de Fuca no era bueno ni malo. Era bueno y malo. Era un ser humano, con sus virtudes y defectos, sus amores y sus odios. Con codicia, con generosidad. Con orgullo, con humildad. Con bondad, con maldad. Era un hombre.

Si no son personas absolutamente abúlicas, los hombres (y las mujeres) sueñan con proyectos, pretenden que su quehacer diario les empuje hacia metas más afortunadas o placenteras. Esos proyectos o ilusiones se ven, en la mayoría de los casos, trastocados por la propia evolución de la vida, que empuja en una u otra dirección, hasta llevarles a finales jamás presentidos.

Nunca sospechó Juan de Fuca por dónde iban a transcurrir los derroteros de su vida, si queremos utilizar términos náuticos. Nunca imaginó cuántas bordadas había que dar para alcanzar algún progreso. Nunca soñó cuán fuerte había de sujetar el timón y aferrar las velas de su propia existencia. Hubo de cambiar de rumbo muchas veces para lograr sus más inmediatos deseos. Hubo de subir a la cofa de sus mejores sentimientos de caridad y simpatía y hubo de bajar a la sentina del odio y la crueldad.

Juan de Fuca fue pobre, fue esclavo, fue empleado, fue piloto de Castilla (su sueño juvenil), fue comerciante, fue descubridor, fue negrero y fue íntimo amigo de un negro.

Juan de Fuca fue griego y fue español (o castellano como entonces se decía). Juan de Fuca amó, fue amado y fue cornudo.

Juan de Fuca vivió en ese apasionante siglo XVI en el que se ofrecían a los espíritus inquietos, valientes, aventureros, múltiples ocasiones para alterar el curso de sus propias existencias e incluso el curso de existencias nacionales. Como en todas las épocas de la historia, entonces también las gentes robaban, mataban, sufrían y morían. Y como en todas las

épocas de la historia, aunque se rezaba a Dios, o a Alá, o a docenas de dioses, el profundo deseo de los humanos era la posesión de riquezas, y para ese deseo no ha existido límite alguno.

Tomemos, pues, a Juan de Fuca como lo que era: un hombre con todos sus matices. Leamos con gusto esta novela, mezcla de ficción y realidad, y disfrutemos con las muchas descripciones que el autor, Carlos Alonso, ha sabido plasmar para encantar al lector como ha conseguido conmigo.

*Miguel Ángel Bascaran Aramendi*

# Capítulo I

## Valeriano

El mar Adriático es un enorme fiordo de casi mil kilómetros que tiene a Eslovenia, Croacia, Albania y Grecia por un lado y a Italia por el otro, y al norte, donde se juntan las dos costas, se encuentra la grandiosa y decadente Venecia. El Adriático se abre en el estrecho de Otranto que separa el sur de Italia de Grecia. Pero donde empieza el Adriático surge el mar Jónico, que disfruta, en la costa este, de unas islas embrujadoras como Corfú, Levkas, Ítaca, Cefalonia y Zakintos (o Zante), que protegen, como centinelas vigilantes, la Grecia metropolitana.

Son islas plenas de atractivo encanto, con altas montañas, finas playas, bosques de abetos, cipreses, pinos y cedros que se esparcen entre verdes prados, viñas de malvasía, olivares, molinos de viento y huertas, siempre pobladas de cabras, corderos y gatos que no se inmutan frente al hombre, porque saben que todo aquello les pertenece desde la antigüedad. Pero donde el embrujo se hace evidente es en su contacto con el mar. Puertos protegidos, bahías paradisíacas, playas casi blancas al fondo de los precipicios y sobre todo flores, muchas flores de colores y formas diferentes que decoran y adornan el ya precioso paisaje.

De estas islas, la más extensa y la más central es la de Cefalonia, punto donde el Mediterráneo se va convirtiendo en el Mare Nostrum.

Desde los griegos de Homero hasta los romanos de Trajano, pasando por el macedonio Alejandro, siempre consideraron las islas Jónicas como hijas predilectas, porque de allí salieron los más valiosos marinos y las mejores naves, galeras y carracas, bien conocidas por todo el Mediterráneo. Allí, en Ítaca, se situó a Odiseo, el protagonista de la epopeya. Sus hombres y mujeres sufrieron mucho, como muchos isleños; soportaron crueles invasiones que esquilmaron sus propiedades, terribles terremotos que derribaron los muros de sus casas y cercenaron sus vidas, así como traidoras pestes que diezmaron las poblaciones. Pero sus habitantes siempre superaron las desgracias, resurgiendo gracias a su espíritu valeroso y emprendedor. A pesar de las invasiones, mantuvieron el orgullo de ser griegos. Siempre hablaron la misma lengua que les unía: el griego.

El protagonista de esta biografía novelada, Ioannis Apostolos Fokas de Valeriano, nació en la isla de Kefallinia o Cefalonia hacia el año 1533.

La leyenda dice que Kéfalos se deshizo con estratagemas de los temibles tafios de la isla de Cefalonia. Luego Odiseo (o Ulises), con su perro Argos, heredó el reino y se convirtió en el eterno símbolo de las navegaciones, de las dificultades y de ese sentimiento íntimo, la nostalgia, que nos recuerda que la pasada juventud siempre fue mejor.

Más tarde, mucho más tarde, desde el siglo VII, el temor a los piratas y saqueadores obligó a la población a separarse de las costas e instalarse en las montañas para estar más protegida. Y las cosas empeoraron cuando en el siglo IX Efzimios, gobernador de Bizancio en Sicilia, declaró su indepen-

dencia y pidió ayuda a los moros del norte de África. Estos no perdieron la oportunidad. Despacharon a Efzimios y conquistaron Sicilia, convirtiéndola en su base de operaciones y amenazando Bizancio con la expansión morisca por todo el Mediterráneo.

Pero en Cefalonia existía ya un parlamento, una *thema*, donde los hombres establecían democráticamente la división regional y tomaban decisiones, no solo para cultivar el autóctono y renombrado abeto de Enos o de Cefalonia, de máxima calidad para construir sus reputadas galeras, sino también para mantener las flotas de cada región en buenas condiciones de funcionamiento para defender su isla.

Inexorablemente fueron pasando los siglos, hasta que la mayoría de la Armada bizantina estuvo compuesta por galeras con mercenarios cefalonios, y la isla, sin suficientes hombres para defenderla, tuvo que aceptar rendirse a la dependencia del entonces estado normando de Sicilia, cuando su rey concedió esta isla de Cefalonia, como regalo, al famoso pirata de Brindissi, el gran almirante del reino de Sicilia, Margarito o Margaritone.

Cefalonia e Ítaca, conocidas como el *val di compare* («valle de los compadres» o «de los cómplices»), tenían muy mala fama por ser el escondrijo de piratas y bandidos, y por eso solo los marinos más valientes osaban navegar en sus aguas. Margarito se instaló en la isla hasta el año 1192 y la dividió en partes que cedió a sus colegas italianos. Estos construyeron poblados y urbanizaciones a los que fueron dando los nombres de sus pueblos natales. ¡Ay, siempre el ego! Sin embargo, la imparable expansión del islam llevó a los turcos a conquistar la isla y a instalar la guarnición militar y a sus dirigentes en uno de los castillos-fortaleza más antiguos de la civilización occidental: el castillo de San Jorge.

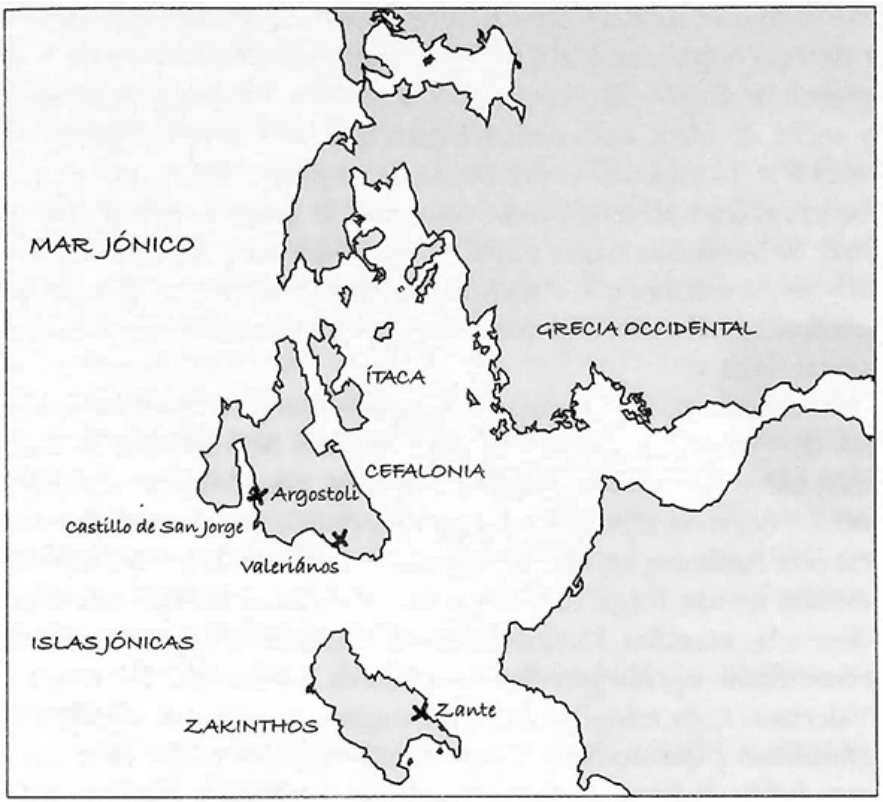
En 1500, la flota de Gonzalo Fernández de Córdoba, luego llamado *el Gran Capitán* por sus muchos méritos, con las tropas del Papa y las de Venecia, reconquistó la isla para los venecianos y, desde entonces, nunca más los devotos de Mahoma volvieron a mandar en Cefalonia.

En 1538, de nuevo la señoría de Venecia se alía con Carlos V y con el Papa contra los turcos. El niño Ioannis Fokas, que entonces contaba seis años, correteaba con sus amigos, sus hermanos y sus muchos primos por las laderas de Valeriano, unas veces buscando nidos, otras robando fruta de los árboles y otras comiendo uvas de las viñas y majuelos todavía sin vendimiar. A veces iban a las playas, se bañaban, recogían conchas, construían barcos de arena, y allí Ioannis comenzó a soñar hasta dónde llegarían las galeras que veía en la interminable mar azul. Admiraba a los españoles porque le decían que eran los mejores marinos y los más fuertes y esto le causaba una gran emoción. Durante las noches, mientras contemplaba las estrellas, se veía navegando en naves españolas vestido con armadura y gorro con plumas.

Según pasaban los días, Ioannis iba descubriendo y aprendiendo muchas cosas. Le dijeron que los abuelos de los abuelos de sus abuelos vivieron en la Capadocia y eran fieles a Nuestro Señor Jesucristo. Pertenecían a una familia bizantina muy antigua y muy numerosa y por eso mismo eran importantes. El apellido Fokas, que llevaban sus parientes en la misma Constantinopla, era muy respetado porque muchos de ellos eran personas importantes. Otros vivían en Creta, hasta que llegó la *alosis* (la conquista de Constantinopla por los turcos). Todos tuvieron que escapar por ser cristianos. Unos, conducidos por Andronikos Fokas, se fueron al Peloponeso y otros, dirigidos por su abuelo Emanuel Fokas, se trasladaron a Cefalonia en 1470 y se instalaron en Valeriano.

Otras familias con el mismo apellido se instalaron en el puerto de Argostoli de Cefalonia.

Su abuelo Emanuel tuvo cuatro hijos, Stephanos, Emanuel, Héctor y Jacob, y todos ellos pertenecieron a la Thema o consejo de la isla de Cefalonia en algún momento de sus vidas. Eran importantes. Jacob era su padre y Ioannis era feliz porque tenía muchos primos y hermanos con quienes jugar.




Mar Jónico.

Valeriano era una modesta agrupación de campesinos situada al sur de la isla, en una ladera que permitía contemplar el mar, a poco más de una milla de la costa. Estratégicamente, las poblaciones evitaban la proximidad de los lugares donde los corsarios y piratas pudieran desembarcar, y desde

Valeriano se podía vigilar y tomar medidas con anticipación. Cuando llegaron los Fokas comenzaron a construir, cerca del camino, sus casas agrupadas y protegidas por una sólida muralla de piedras que rodeaba sus viviendas. Dentro del perímetro amurallado se podía acoger a todos los vecinos del pueblo. Al norte, el monte Enos, que alcanzaba casi una milla de altura, les protegía de los vientos fríos. De Valeriano al castillo-fortaleza de San Jorge, donde residía el *proveditor* (gobernador) veneciano, había dos leguas y media de camino, que a caballo se hacían fácilmente en media jornada.

Cuando Ioannis aprendió a montar a caballo y cumplió los doce años, su padre Jacob quiso enseñarle el castillo-fortaleza de San Jorge, situado en una colina de 350 metros de altura y a solo una milla y media del puerto de Argostoli.

Aprovechando uno de sus viajes como comerciante de madera, Jacob tenía la costumbre de llevar a sus hijos a «ver mundo» cuando cumplían doce o trece años. Le gustaba escuchar sus primeras opiniones, y el castillo de San Jorge, impresionante, y el puerto de Argostoli, activísimo a la sazón en la carga de madera y aceite de oliva, eran dos ejemplos que valía la pena mostrar a sus lujos. Ioannis era el predilecto de su padre porque ya asomaba su carácter abierto, osado y no sabía lo que era el miedo (afobia). Si había que coger nidos, él era el que más alto subía a los árboles, y si había que coger pulpos, también era él el que a más profundidad bajaba y el que conseguía los más grandes para él y sus amiguitos.

Aquel día de primavera, luminoso como lo son casi todos los días en Cefalonia, padre e hijo salieron de Valeriano al alba, montados en sendos caballos alazanes, orgullosos el uno del otro, y llegaron al mediodía al castillo, donde Jacob tenía

que tratar con Anninos, un rico propietario que vivía dentro del mismo castillo de San Jorge. A medida que las caballerías iban acercándose a las murallas, Ioannis sintió una emoción muy profunda al contemplar aquella grandeza que nunca había visto. Su casa en Valeriano tenía murallas que la protegían, pero aquel castillo era grandioso y dentro había muchos edificios que nadie, ni el mismo diablo, hubiera podido conquistar. Viviendas, fuentes, iglesias; el palacio del gobernador nombrado por el dogo de Venecia; un gran aljibe, construido por los turcos, capaz de dar agua a todos los habitantes del castillo y de extramuros. También allí se guardaban las armas y la munición en un gran polvorín. Dentro del recinto había largos túneles y en los baluartes se veían pesados cañones que protegían aquella enorme fortaleza. Anninos ofreció vino a Jacob y agua a Ioannis y, mientras los hombres discutían de sus negocios, Ioannis se fue a contemplar, desde aquella altura, el puerto y los movimientos de los barcos. Estaba impresionado. Nunca pensó que existiera tanta grandeza y que en los puertos hubiera tantos barcos. Cuando Jacob y Anninos terminaron sus acuerdos se despidieron, y padre e hijo montaron en sus alazanes y salieron por la única puerta abierta del castillo, que era la misma por la que entraron. Antes hicieron abrevar a las caballerías y en una hora estaban en el mismo muelle, donde Jacob enseguida encontró su carga de troncos, que había sido embarcada en una galera llamada *Helena*.

Galera.

Padre e hijo se encontraron con un viejo marino español cojo, que llegó a la isla con el Gran Capitán, Gonzalo Fernández de Córdoba, que era amigo de Jacob, y fueron a comer con él a una posada. Al viejo le llamaban Roger de Flor, porque él contaba que había estado navegando en más lugares que Roger de Flor, el marino aragonés que dirigió la conquista de Atenas en 1311. Este hombre de unos sesenta y cinco años gozaba de buen aspecto y aparentaba una buena salud, y despertó por sus maneras, aspecto y locución una gran admiración en Ioannis. Viendo que ambos habían congeniado, Jacob pidió a Roger de Flor que se quedara con Ioannis mientras él se dedicaba a sus negocios de carga de madera y negociaba y trataba para ello con diversos propietarios y capitanes de las galeras.

—¿Y qué quieres que hagamos Ioannis y yo, mientras tú negocias?

Jacob no sabía qué recomendar a Roger y no se le ocurrió otra cosa que decirle:

—¡Cuéntale los cuentos que nos contabas a nosotros cuando éramos pequeños!

Quedaron en encontrarse en la posada, y Ioannis y Roger se fueron por un lado del muelle y Jacob por el otro. Y así fue como Roger fue relatando a Ioannis, mientras deambulaban por el muelle, algunas historias sobre la conquista de la isla de Cefalonia.

*—Cuando yo vine a esta isla con Gonzalo de Córdoba, que era el más grande capitán de toda la historia, veníamos como héroes, vencedores de franceses en Sicilia, protectores de Fernando II, rey de Nápoles, habiendo ganado las batallas de Regio, Cortón, Esquilarte y Sibaris y haciéndonos dueños de toda la costa itálica del mar Jónico.*

*Yo tenía diecinueve años y me incorporé a la flota de don Gonzalo a los diecisiete. Entonces esta isla de Cefalonia estaba en manos de los turcos y ocupaban el castillo que esta mañana te ha enseñado tu padre. La flota estaba reunida en Málaga, que está en la Andalucía de España, y zarpamos el 3 de junio del año del Señor de 1500, justo cuando cambió el siglo, con las fuerzas del Papa. Navegamos hasta Mesina, donde nos aprovisionamos de agua y comida. El 31 de octubre, el Gran Capitán entró con toda su flota en la isla de Zante,*[1] *y allí se reunió con los venecianos dirigidos por Benito Pesaro y envió sus barcos de reconocimiento a esta isla. Luchar*

*contra los turcos era una santa obligación y decidieron navegar hacia el norte para conseguir, con una nueva victoria, más gloria todavía. Entramos en esta bahía de Angostoli y fondeamos. Yo quedé maravillado al ver todas las naves juntas en este precioso puerto natural. Siempre pensaba que nadie nos podía vencer y aquí mucho menos, y era emocionante ver y oír mandar al extraordinario y arrogante general Gonzalo de Córdoba. Al comprobar los turcos la presencia de la potente flota hispano-veneciana y el ejército con gente de a pie y a caballo, se encerraron en el castillo de San Jorge unos trescientos soldados al mando del valiente albanés Hisdar.*

*Roger hizo una pausa para tomar aliento y para saludar a un conocido.*

—¿Y qué pasó, señor Roger? ¿Ganaron ustedes? —preguntó Ioannis impaciente.

*—Sí, Ioannis, pero costó mucho. Yo iba como artillero, llevando un cañón con mi compañía, bajo el mando del general Villalba y del general Gonzalo Pizarro, el Tuerto.*[2] *Eramos unos seiscientos artilleros y nos colocamos a unos trescientos pasos de la puerta central del castillo, por donde has entrado y salido esta mañana. Detrás de nosotros estaba la caballería y luego dos mil quinientos hombres de a pie, y detrás de la infantería se situaba el ejército veneciano dirigido por Benito Pesara, que se ocupaba de aprovisionar agua, comida y municiones a los españoles. Nuestras tropas estaban dirigidas por nobles castellanos expertos en muchas batallas. Don*

*Diego de Mendoza, don Pedro Paz, el conde Melito, Zamudio y don Diego García Paredes, entre otros.*

*Las gentes de Cefalonia y sobre todo las de Argostoli, cuando vieron nuestro poder y organización, se pusieron enseguida de nuestra parte, y nos consideraron sus libertadores cristianos.*

*Los turcos, encerrados en el castillo, al ver nuestro despliegue hubieran debido desmoralizarse. Pero no fue así. El dogo de Venecia, que entonces era Agostino Barbarigo, sabía que la toma de Cefalonia no iba a ser fácil y por eso rogó a las tropas españolas, que eran las mejores, que sustituyeran a las del almirante Pesaro.*

*Los turcos habían reparado y reforzado el castillo, volviéndolo casi inexpugnable. Estaba lleno de armas y cada hombre tenía siete arcos. Siete mil flechas habían sido envenenadas y muchas de ellas fueron mortales. Disponía también de magníficas máquinas de guerra construidas con las excelentes maderas del bosque Enos, entre ellas, varias catapultas. Los turcos, alentados por las leyes del islam, que prometía a los que luchaban contra los cristianos el eterno cielo si morían en combate, se hacían fuertes y dicen que no les importaba morir. La verdad es que nosotros éramos grandes pecadores y, aunque nuestra religión nos hubiera asegurado lo mismo que a ellos, no nos hubiéramos fiado, y preferíamos luchar para no morir y no ir al infierno, que es lo que nos merecíamos todos.*

*El Gran Capitán, digno y generoso, antes de comenzar la batalla envió a Hisdar a dos parlamentarios, el almirante Aparicio, general de las trirre-*

*mes, y a Solís, comandante de la infantería, con la propuesta de que si se rendían tendrían la libertad y podrían volver sanos y salvos a sus casas. Hisdar, que era un valiente general y un osado aventurero, les replicó desde un baluarte: «Cristianos, os agradecemos que nos hayáis dado la oportunidad de probar nuestra devoción a nuestro emperador Bayaceto. Resistiremos valientemente o moriremos plenos de gloria. Sabemos que nuestro destino solo puede decidirlo Alá». Después de este discurso, don Gonzalo le envió un reluciente arco de plata como desafío. A partir de aquel momento, nosotros, los españoles y los venecianos, comenzamos a sitiar el castillo de San Jorge.*

*Estábamos en los comienzos de la estación de las lluvias. Atacábamos por oleadas día y noche. Nosotros disparábamos basiliscos (bolaferros de hierro y bronce) que solo perforaban las paredes más estrechas. Construimos escalas tan altas como las murallas para asaltar el castillo. El 5 de noviembre del año 1500 del Señor, dos zonas grandes de las murallas fueron perforadas. Pero los turcos las taponaron rápidamente con piedras y flechas envenenadas, y seguimos bombardeando todos los días la fortaleza y lanzando aceite hirviendo con las catapultas que habíamos construido. Algunos, llevados por su ceguera, entraron en la fortaleza y enseguida fueron degollados, excepto el bravo capitán Diego García Paredes, que fue la admiración de los turcos por su valor y espíritu de lucha y al que mantuvieron vivo por si tenían que canjearlo en caso de que tuvieran que rendirse. Los ataques no cesaban, de una y otra*

*parte, hasta que los sitiados quedaron exhaustos. Sables, lanzas, arcabuces, cañones, escalas, torres, puentes e incluso fosos y toda clase de armas ofensivas se utilizaron con furor y tenacidad.*

*El miércoles 16 de noviembre, Pesaro, creyendo que los españoles no arriesgaban lo suficiente para tomar la fortaleza, decidió dejar las líneas de intendencia, ir a primera línea y atacar con todos sus hombres y cañones. Al mismo tiempo sus hombres comenzaron el asalto al castillo sin encontrar resistencia y entraron en el recinto. De pronto los turcos salieron de sus escondrijos y mataron a muchos venecianos, hicieron prisioneros a algunos y tiraron a la mayoría desde las murallas para que se estrellaran en el suelo.*

*Esta insensata y desgraciada acción de los venecianos hizo que Gonzalo de Córdoba se mostrase todavía más precavido y encargó a Pedro Navarro, el famoso Pedro Navarro del Roncal,*[3] *que dinamitara las murallas como él sabía hacerlo. Fueron tres las minas que colocó Navarro en diferentes sitios. Cuando explotaron las minas, los españoles organizaron un ataque por el puente que acabábamos de construir en la zona menos protegida. Pero las explosiones no fueron tan eficaces como se esperaba, ya que los muros eran extremadamente anchos.*

*Yo, que era artillero, estaba a las órdenes de Pedro Navarro y una de las minas al explotar me dejó sin el pie derecho, y por eso estay tranco con esta pierna de madera desde entonces. Me llevaron a la enfermería y estuve muchos días a punto de morir con fiebres muy altas. No se atrevieron a embarcar-*

*me con la flota y quedé aquí al cuidado de los venecianos. Después de tres meses de mucha fiebre comencé a mejorar gracias a una curandera que me aplicaba el jugo de unas hierbas en las heridas. Luego me casé con ella y me quedé en esta isla. Ahora estoy solo. Mi mujer murió y mis dos hijas deben de vivir en Salónica.*

*Me gustaría tener un nieto listo como tú, Ioannis.*

*Mientras tanto, la población de los cefalonios se había retirado a las montanas, al ver lo que estaba ocurriendo y el tiempo que duraba el asalto. Decidieron ayudar a los españoles y un tal Patricio Giannoulis y sus dos hijos, Pedro y Antonio, aportaron en muy poco tiempo doscientas reses de carne para alimentar a los exhaustos combatientes de la coalición y por las que los españoles pagaron doscientos ducados.*

*El día de Nochebuena, después de cincuenta días de asedio, comentó el ataque final y, aprovechando el total agotamiento de los sitiados, atacamos simultáneamente por todos los flancos. Los turcos se defendían con ardor y taponaban las brechas de la muralla con los cuerpos de sus compañeros muertos en combate. Finalmente, la coalición cristiana entró en la fortaleza por el puente que habíamos construido, bombardeando el castillo, y se higo dueña de la isla. Esta es la historia verdadera que yo presencié y en la que participé. En cambio los turcos dijeron que los jenízaros (soldados turcos) se rindieron al cabo de ocho meses de asedio, y la verdad es que solo nos hicieron falta cincuenta días. Luego, el emperador Bayaceto II mandó ajusticiar a todos los*

*jenízaros supervivientes que se rindieron en el castillo de San Jorge. Ellos son así. Desde entonces la bandera con el león de San Marcos de Venecia ondea en el castillo de San Jorge tras el estandarte de Santiago.*

—¿Y era bueno el general Gonzalo? —preguntó inocentemente Ioannis.

*—Muy bueno para los soldados. Le queríamos mucho. Nos pagaba más que a otros soldados. Pero era muy orgulloso si alguien le ofendía. Hace años llegó a mi conocimiento que el rey Fernando de Aragón, acuciado por los envidiosos de su corte, le pidió cuentas por los grandes gastos que presentaba de sus ejércitos. Esto, evidentemente, era una ofensa para tan grande defensor del rey y de la cristiandad. Al día siguiente acudió con un pliego, en el que detallaba los gastos de esta manera: «En picas, palas y azadones, cien millones; diez mil ducados en guantes perfumados para preservar a las tropas del mal olor de los cadáveres de los enemigos tendidos en campo de batalla; ciento setenta mil ducados por poner y reparar campanas destruidas por el constante uso en repicar todos los días por las nuevas victorias conseguidas sobre el enemigo; y cien millones por mi paciencia en escuchar ayer que le pedían cuentas a quien ha regalado un reino».*[4]

*A partir de esta victoria, la fama de Fernando de Aragón como defensor de la cristiandad se difundió por Europa y España y surgió con gran fuerza como la más fuerte entre todos los reinos.*

*En enero de 1501, después de un breve descanso para que nos repusiéramos, la flota española abandonó el puerto de Argostoli y se dirigió en pleno invierno a Mesina, en Sicilia, y los nuevos venecianos, los nuevos dueños, construyeron esa iglesia que ves ahí, donde se venera desde entonces a la virgen de la Victoria.*

*El primer gobernador veneciano después de la victoria fue Zuan Venier, y el que hoy manda es Francesco Gabriel.*

Aquella historia dejó a Ioannis sumido en la más profunda emoción. Al ver su cara de asombro, Roger tomó de la mano a Ioannis y se lo llevó hasta la casa donde vivía, que estaba a cien pasos de la posada.

—Espérame aquí Ioannis. Salgo enseguida —dijo Roger y, efectivamente, al poco rato apareció con un objeto envuelto en un paño rojo.

Abrió el paño y así pudo mostrar a Ioannis una bellísima brújula que estaba en una caja de bronce con su tapa. En la parte inferior tenía inscritos los nombres de los vientos. —Fíjate, Ioannis, aquí dentro, en la caja de bronce, están grabados los vientos con nombres españoles. Tramontana, gregal, levante, xaloque, meiodía, lebeche, poniente y mistral. La brújula en el centro tiene un trocito de lapislázuli donde se apoya una aguja que permite que el imán gire y siempre marque el norte. Es una brújula hecha en Alejandría. Me la regaló el mismo Pedro Navarro antes de irse para España. Es para ti, hijo. Así te acordarás de mí.

Ioannis no había visto nunca una brújula y aquel regalo de Roger le pareció mágico. Miraba la brújula y miraba a Roger.

De pronto Ioannis agarró del cuello a Roger con las dos manos y le dio un abrazo.

—Siempre a la izquierda de la aguja que marca el norte, es el camino para ir a España —le dijo Roger—. Pero esto es un secreto entre tú y yo, ¿de acuerdo, Ioannis?

—De acuerdo —y se dieron la mano.

Al día siguiente, Jacob y Ioannis enjaezaron los alazanes y salieron de la posada al amanecer. Jacob se dio cuenta de que su hijo estaba pensativo y silencioso y le preguntó:

—Dime, Ioannis, ¿has dormido bien esta noche?

—No, padre. He estado despierto toda la noche pensando en la historia del señor Roger.

—¿Y qué te ha parecido su historia?

—La más bonita que he oído —hizo una pausa y luego le dijo a su padre—: El señor Roger es muy valiente. Quiero ser como él cuando sea mayor.

Jacob escuchaba a su hijo con deleite, sonriente, y no se opuso a sus proyectos.

—¿Qué te parece, padre?

—Me parece muy bien. Tú tienes que ser lo que quieras.

Los caballos al paso iban abandonando las casas de Argostoli mientras padre e hijo permanecían en silencio. Cuando llegaron a Valeriano a la hora de comer, su madre le abrazó con todo cariño y le preguntó:

—¿Te lo has pasado bien?

Y Ioannis, muy serio, le contestó:

—Quiero ser marino español.

—¿Y, porqué? —le preguntó su madre.

—Porque siempre ganan y nunca pierden.

# Capítulo II

## Isla de Jalitah

Ioannis estaba orgulloso de navegar como *mozzo* (grumete) en la galeaza *Santo Marco* desde hacía ya dos años. Cuando consiguió lo que siempre había soñado se consideró un ser extraordinario. Ya era marino. Ahora solo le faltaba navegar en un barco español. Esta nave tenía unos 90 pies (27 metros aproximadamente) de eslora y unos 24 pies (unos 8 metros) en su cuaderna mayor. Era fina y esbelta. Poseía tres mástiles, trinquete, mayor y mesana, que se vestían con velas latinas de recio algodón egipcio. Aunque se usaba para llevar carga general, era muy rápida y ninguna nave pirata llegó a alcanzarla jamás. Era un placer verla surcar las aguas cuando por la tarde soplaba el *melten*.[5] Entonces, unos grandes mostachos blancos adornaban su roda. Cuando no había viento, doce remos por banda la desplazaban airosamente. En el castillo de proa, para disuadir a los que tuvieran malas intenciones, tenía un cañón muy ostentoso que podía disparar por las troneras de ambas amuras. En popa asomaban, en cada aleta, cinco falconetes que nadie sabía si disparaban o solo servían para adorno.

Ioannis, todo hay que decirlo, se enroló gracias a la recomendación de Jacob, su padre, al propietario veneciano Gia-

como Marini, convencido al fin de que su hijo no seguiría los negocios de la madera. Jacob, como se ha dicho, fletaba muchas cargas de madera en la *Santo Marco* con destino a Creta, y eso concedía a su hijo Ioannis un estatus de cierto privilegio. También le recomendó su amigo español Roger de Flor a uno de los pilotos, español, que era de la isla de Mallorca, llamado Joan Gros. En estas condiciones de favor, si la vida a bordo de Ioannis no era confortable, por lo menos contaba con el afecto del maestre y de los pilotos. Joan Gros, que solo tenía veinte años, solía enseñar a Ioannis en sus ratos libres todo lo que había aprendido del arte de navegar, y juntos solían medir con el astrolabio la altura del sol y con la brújula de Ioannis encontraban la polar inmediatamente. A bordo, Ioannis tenía asignado un banco a proa, por la banda de estribor, y en viaje y maniobras tenía que darle al remo como otro cualquiera. Ioannis era robusto y remar no le desagradaba, y menos ahora que tenía las manos llenas de callos. Lo que más le incomodaba era dormir bajo el banco de remo. Aquello estaba siempre húmedo y duro. Muy duro. Y muy húmedo.

La galeaza casi siempre hacía la misma ruta. Salía de Venecia con piezas de seda que llegaban de China y trigo de Hungría. En Cefalonia cargaban madera diversa. Muchas veces llevaban árboles enteros para hacer mástiles en los astilleros de Creta. De Argostoli llevaban también vino y aceite que descargaban tanto en Creta, en Heraclión, como en Alejandría. Allí embarcaban piezas de tela de algodón, piedras de construcción y carga general, y de vuelta a Venecia.

A bordo había marineros de muchas naciones: griegos, venecianos, genoveses, triestinos, calabreses y algunos españoles. También había esclavos negros que pertenecían al armador veneciano Giacomo Marini. El maestre, Nikos Afentakis,

era de Zante, aparentaba unos cuarenta años, hablaba muy poco y se paseaba por el barco con dos pistolas al cinto. Causaba una impresión de rigurosa autoridad. Nadie se dirigía a él directamente. Estaban también los pilotos y los tres contramaestres. Estos últimos llegaban a manejar el látigo cuando se enfadaban porque no se les obedecía como ellos querían. Pero a Ioannis le trataban con cierta consideración porque era joven y porque su padre era amigo del dueño, el riquísimo Giacomo Marini. Había aprendido a hacer nudos y a ligar un chicote con otro, a remar metiendo el remo en el agua sin sacar espuma, a cargar y descargar pesos haciendo los movimientos correctos para no hacerse daño, a sentir el viento en la cara y conocer su procedencia y a comprender el significado de las luces y de las nubes del cielo para predecir el tiempo. Sabía también encontrar el norte y las «guardas» de la noche para calcular el tiempo. Joan Gros le había enseñado a sospechar de todo aquel barco que viera en lontananza. Siempre se debía pensar que eran piratas y había que dar la voz a los contramaestres inmediatamente. Sabía ya muchas cosas, pero sobre todo había aprendido a ser prudente a bordo. Era lo que más le había costado. Entró siendo atolondrado y osado y a bordo eso era muy malo.

En cierta ocasión se encontraba a barlovento de la vela mayor, aunque le habían dicho que era peligroso estar allí cuando el barco estaba virando. Pero él no hizo caso, y el puño de escota de la vela le sacudió la espalda con tal violencia que escupió sangre y tuvo que reposar, sin poder remar ni ponerse de pie, durante tres días.

—Si te vuelve a ocurrir, te mando a casa por muy amigo que seas del dueño —le espetó el contramaestre. Y aquella mirada no se le olvidó nunca.

Ioannis había desembarcado dos veces en Cefalonia desde que embarcó y las dos veces fue por los entierros de su abuelo y de su tía. Luego volvió a embarcarse en cuanto el *Santo Marco* volvió a Argostoli.

Se había hecho muy amigo de Joan Gros, el tercer piloto, que solo tenía cuatro años más que él. Joan Gros le hablaba de Castilla, de los cuatro viajes de Colón, de la vuelta al mundo de la nao *Victoria* y de los viajes de Vasco de Gama a la India.

Solían también jugar a las cartas con los españoles y los esclavos que hablaban castellano. Sin saber cómo, se dio cuenta de que algunas veces solía hablar castellano, aunque no tan bien como el veneciano o griego.

La galeaza, desde el día de Santo Tomás, solía pasar los tres meses de invierno en seco, en las playas cercanas a Venecia, haciendo reparaciones y evitando así los malos tiempos, pero a partir del día de San José estaba ya lista para navegar. Los reencuentros de la marinería solían ser momentos de gozoso alborozo. El día 22 de marzo del año del Señor de 1549, la galeaza volvió a zarpar de Venecia con carga general rumbo a Argostoli, Heraklion y Alejandría con su centenar de tripulantes. En seis días la nave llegó a Argostoli sin novedad. Se descargaron únicamente unas cuantas piezas de seda procedentes de China y, como todavía no era el tiempo del trigo, se cargaron, como de costumbre, troncos de madera y cántaras de aceite y vino. Ioannis, que había pasado el invierno con su familia en Valeriano, llegó al muelle acompañado de su padre Jacob y en compañía de Roger de Flor. Jacob saludó al maestre Afentakis y Roger al piloto mallorquín Juan Gros. Luego, ambos saludaron a algunos conocidos de a bordo y dejaron a Ioannis en la galeaza para que ce-

nase con el resto de la tripulación y se preparase para zarpar al día siguiente al alba.

Ioannis estaba desentrenado, y los dos primeros días de remo quedó molido y sus manos necesitaron ungüentos y vendajes de cuero. La nave iba muy airosa porque la carga era poca y poco su peso. Hacía mucho calor para estar al comienzo de la primavera. Al tercer día avistaron el cabo Matapán y a partir de ese momento la navegación se volvió difícil e incómoda. Olas de más de dos metros venían de levante y chocaban contra el casco y enormes rociadas entraban a bordo. Las olas eran mayores de lo que la fuerza del viento hacía suponer. Pero al poco tiempo se puso el levante a soplar y la navegación se hizo caótica. Afentakis ordenó recoger la vela trinquete y tomó rizos a la mayor. Disminuyó la escora, pero el *Santo Marco* avanzaba muy poco. Enseguida empezó a llover con fuertes aguaceros. Lo último que vieron por babor al anochecer fue la isla de Kizira. Mantener el rumbo a Creta era imposible y el maestre decidió ponerse a la capa en cuanto se hizo de noche, proa al viento y mantener así la nave a remo únicamente con la mesana rizada. Se hacían guardias de cuatro ampolletas (dos horas) porque los remeros quedaban agotados.

Cuando amaneció, el viento arreció y no se veía tierra alguna. La visibilidad era escasa y las olas venían más rápidas y, cuando una empujaba la proa, enseguida otra castigaba la popa. Cuatro hombres eran insuficientes para manejar la caña del timón y el barco se atravesaba a la mar con frecuencia y remar era imposible, porque con el movimiento, o bien los remos se hundían, o bien no encontraban el agua. La vela de mesana terminó destrozada y el barco quedó a palo seco y al garete. Por el sur, las nubes negras muy bajas se movían velozmente y el sol no asomó un solo instante en todo el día.

La situación se estaba haciendo muy difícil porque la tripulación estaba agotada. Lo que se veía desde el *Santo Marro* era un mar blanco y espumoso.

—¡Echad aceite, poco a poco, por sotavento! —rugió Afentakis.

Para cuando los contramaestres pudieron hacer subir la primera cántara de aceite a cubierta, se habían roto antes dos, lo que hizo imposible circular por la bodega. Con muchas dificultades los marineros pudieron, por fin, llegar con una cántara de aceite entera a la borda y esperaron a que los contramaestres les dieran orden de verterla.

—¡Vertedla poco a poco! —gritó el maestre.

Todos se preguntaban cuál sería la razón de verter el aceite, pues nadie a bordo había sufrido un temporal como aquel. Muchos pensaron que era una eficaz ofrenda a Neptuno. Y así fue. Al poco rato, la mar se fue suavizando y el abatimiento de la nave se hizo más llevadero. Neptuno se había aplacado con el aceite. El viento seguía soplando con mucha fuerza y llevaba el agua de las olas hasta la bodega del *Santo Marco*. La nave ya no flotaba tan boyante como el día anterior y sus movimientos eran más pesados. Su bodega estaba anegada por una mezcla de agua de mar, vino y aceite que se desplazaba en cada balance de un lado para otro con verdadera furia y era muy difícil subir a cubierta una cántara de aceite para verterla en el mar. Aquella mezcla líquida, que no se podía achicar porque las bombas se descebaban con los enormes balances, llegaba hasta el pecho de los marineros y a veces los aplastaba contra las tablas.

Pasaron los dos días siguientes envueltos en niebla sin ver ni tierra ni barcos por ninguna parte y vertiendo aceite cuando se podía. El viento se había establecido del sureste, viento alejandrino. A veces paraba la lluvia y todos pensa-

ban que el temporal se había acabado, pero al poco tiempo se reanudaba con ráfagas más violentas que el día anterior. Sin embargo, la embarcación estaba en un estado razonablemente aceptable. Mantenía los tres palos pero era imposible navegar a vela y mucho menos a remo. Transitar por la bodega para subir cántaras de aceite o cordajes para arranchar la cubierta era una aventura de alto riesgo. Temían romperse una pierna o descalabrarse a causa del aceite y el vino procedentes de las cántaras rotas. Todo estaba resbaladizo, hasta los pasamanos. Pese a ello, los *mozzos* y los marineros jóvenes se prestaban voluntarios para realizar estas peligrosísimas tareas, a pesar de que muchos de ellos estaban heridos. En cubierta se habían perdido tres hombres que se habrían caído a la mar por la noche. Al amanecer se les echó de menos. Aquello seguía siendo un caos y la desmoralización era total. Había muchos heridos de los que era imposible ocuparse, y de los que todavía estaban sanos, había muchos inútiles por mareo. La galeaza estaba a merced del viento y de las olas y los hombres solo podían protegerse para seguir viviendo. Solo era posible rezar y esa debía de ser la mayor actividad, porque nadie conversaba. El silencio de la tripulación era absoluto.

La tercera noche desde que dejaron el cabo Matapán, el ritmo de las olas se había ido haciendo más lento, aunque las olas eran más altas. Aquella aparente calma hizo que la gente intentara dormir dejando al *Santo Mareo* al garete. Era imposible ver el cielo y ayudarse de las estrellas. Solo la brújula de Ioannis le marcaba que seguían haciendo rumbo a poniente.

De pronto toda la galeaza tembló, se estremeció de tal manera que todos sintieron el fondo en la quilla. Un ruido terrible anunció que algo se había quebrado. Cuando la gente

reaccionó en plena noche, la nave estaba de nuevo en la cresta de una ola y, cuando descendieron, de nuevo un golpe enorme hizo saltar hombres y pertrechos y todo lo que no estaba bien trincado. Una nueva ola volvió a levantar al *Santo Marco* y esta vez el golpe fue más débil. La nave era arrastrada por una enorme ola rota y a veces la galeaza rozaba el fondo, hasta que una nueva ola levantó el bajel y lo depositó brutalmente en una playa de piedras. Muchos se golpearon violentamente contra los costados y quedaron heridos y magullados. La noche cerrada impedía saber cuál era la verdadera posición de la galeaza. Ahora las olas rompían en el casco y el pánico se apoderó de muchos. El desorden era total. Las voces de las órdenes no se oían, salvo que se estuviera muy cerca de quien las daba. A cada golpe de mar la cubierta se balanceaba y los cuerpos inánimes se deslizaban por ella hasta que chocaban contra las bordas y luego, con los balances, vuelta a empezar. Muchos hombres que sabían nadar, viendo que la situación a bordo se hacía muy difícil y peligrosa al reventar las olas contra el casco embarrancado, decidieron lanzarse al agua, y la mayoría llegó a la orilla de una restinga de piedras y rocas. Ioannis fue uno de ellos, pero antes se acercó al banco de remo en busca de la pequeña bolsa de cuero con el astrolabio grabado con el nombre de Joan Gros. Se la sujetó al cuello y se lanzó al agua.

Nadie sabía dónde estaban. Agotados, empapados y helados de frío se fueron dejando caer hasta donde las olas no llegaban. Aunque todavía quedaba gente a bordo, la mayoría había saltado a tierra y el que estaba consciente trataba de ver lo que ocurría en la galeaza.

Al cabo de un tiempo, que a muchos les pareció eterno, comenzó a clarear. Una aurora roja asomaba ya por levante y parecía que las nubes se iban abriendo, dejando ver trozos de

cielo con sus luceros. Ioannis se incorporó con dificultad, pero las primeras luces le hicieron ver que, a pesar de tener sangre en la cabeza y en la cara, podía mover todos los miembros e incluso caminar lentamente por las piedras de aquella playa que olía a aceite y vino. Le dolía mucho el pecho y, cuando se palpaba las costillas o respiraba hondo, un fuerte dolor le dejaba paralizado. Poco a poco comenzó a caminar prudentemente en busca de Joan Gros, su mejor amigo a bordo, pero no lo encontró. La noche anterior habían estado juntos, protegidos bajo el banco de remo, hasta que una ola los sacó de allí, separándoles. No se habían vuelto a ver.

—¡Acercaos, acercaos! —gritaba un contramaestre.

—¡Recuento, recuento! ¡Que cada uno diga su nombre… y diga a quién echa en falta! —añadió Afentakis, irreconocible para su gente. Su cara se había incrustado contra el suelo y tenía la nariz aplastada contra una mejilla y la cara estaba deformada e hinchada.

Al cabo de media hora de gritos, de poner piedras aquí y allá para llevar bien la cuenta se llegó a la conclusión siguiente: estaban vivos Afentakis, dos maestres, Makarios y Antino, y sesenta y nueve marineros. Dieciocho eran los desaparecidos que se llevó el mar. Doce los muertos ahogados o golpeados.

De los setenta y dos supervivientes, había muchos heridos de mayor o menor gravedad. La mitad de ellos tenía algún miembro roto o magullado y estaban imposibilitados de moverse por sí mismos. Joan Gros era uno de los desaparecidos. Ioannis Fokas Valerianos, como constaba en el recuento, porque en todos los barcos cada uno recibe el nombre de su pueblo de origen, estaba consternado y muy triste por la desaparición de su amigo. Algunos compañeros le dijeron algu-

nas palabras de consuelo. Al alba, el cielo estaba limpio de nubes, no había viento y las olas golpeaban sin fuerza la mar.

Nadie sabía dónde estaban. En cuanto amaneció, Afentakis y el maestre Antino subieron a la cumbre de la única colina que se veía y se dieron cuenta de que habían naufragado en una isla desértica, que no tenía ni ríos ni torrentes y en la que solo había arbustos y algunos conejos. La isla no tenía ni dos millas de este a oeste y menos de una milla de norte a sur. Desde aquella cima de unos seiscientos pies de altura se veía hacia el sur lo que parecía tierra firme, y decidieron que aquello era la costa norte de África. ¿Pero cuánto se habían desplazado hacia el oeste? Nadie lo sabía. Podían estar en alguna isla de Egipto, de Libia o en las tierras del sultán de Argel. Al sur de la colina y casi en la orilla se veían algunas cabañas o tiendas, pero no parecían estar habitadas. Eso hizo pensar al capitán que en verano habría pescadores. No se veían embarcaciones. Mientras el capitán Afentakis y el *nostramo* (contramaestre) Antino hacían conjeturas para determinar dónde se encontraban, Ioannis y otros *mongos* buscaban por la orilla todo lo que las olas habían ido dejando por la noche procedente del *Santo Marco*.

Afentakis pidió voluntarios para hacer una inspección de lo que había quedado a bordo y Ioannis fue uno de los seis marineros que fueron nadando hasta la maltrecha *Santo Marco*, que estaba a menos de veinte brazas de la orilla. Una vez a bordo, consiguieron destrincar el bote pequeño y ponerlo en el agua, y en él fueron dejando los objetos que consideraron de algún valor. Ioannis puso allí la bolsa de cuero con sus otros objetos personales, entre ellos el pequeño icono de la virgen de Prevenzana y la brújula que le había regalado Roger de Flor. Consiguieron poner en el bote dos tinajas de vino intactas, para apagar la sed de los náufragos, y

una barrica de galletas y otra de agua potable. También depositaron en el bote los cadáveres de dos de los desaparecidos que se hallaban flotando en la bodega. Los dos eran marineros venecianos.

Volvieron a la orilla con el bote y los que estaba en tierra dieron cristiana sepultura a los dos muertos, en la misma playa de piedras. Unos y otros fueron informando al maestre Afentakis de que más de la mitad de las cántaras y de las tinajas, de aceite y vino, estaban rotas, pero otras tantas eran recuperables.

Cuando estaban en estos menesteres, doblando la punta oriental de la playa apareció una zabra de pesca con seis marineros que vestían turbantes y túnicas africanas. La nave dio varias bordadas frente a la playa y no contestó a las señas de petición de ayuda que los de *Santo Marco* expresaban con ostentosos gestos. Volvieron a desaparecer por donde habían venido.

—Ahora vendrán muchos más —aseguró Afentakis—. Han visto cuántos somos y saben que no podemos defendernos. Nos atacarán.

Casi estaban en abril y el sol comenzaba a calentar. Bebieron agua y vino, comieron algunas galletas y algunos fueron a cazar conejos. Otros fabricaron algunos pequeños arpones de madera y se pusieron a pescar en la orilla.

Al mediodía, llegaron los pescadores y los cazadores. Los conejos eran fáciles de atrapar, pues haciendo ruido en sus madrigueras salían de ellas desconcertados y se dejaban coger. Los pescadores trajeron salmonetes, pargos, gallos, platijas, doncellas, pulpos y nécoras, muchas nécoras. Había comida para no morir de hambre, pero había que racionar el agua. Afentakis tomó la altura del sol al mediodía con su astrolabio y, como se acordaba de la declinación, dijo que esta-

ban a la altura de Zante (latitud 37° 50'), pero que no sabía en qué isla estaban. Después organizó a la gente en grupos. Pescadores, cazadores, remeros que transportaran las mercancías necesarias disponibles en la galeaza, mantenedores del fuego, curadores de los heridos y cualquier otra actividad que fuera necesaria. A Ioannis se le asignó ser remero y hacer viajes a la galeaza para llevar a la playa todo lo que pudiera ser útil para el grupo de náufragos.

Y así pasaron tres días trabajando y recuperando fuerzas, hasta que al cuarto día desde la colina vieron llegar de tierra firme seis jabeques de cierto porte, que llevaban las velas desplegadas y remolcaban un gran bote de remos, y terminaron situándose frente al campamento de los náufragos, dando fondo a unas cincuenta brazas de la galeaza varada.

Afentakis mandó reunir a todos y esperar a que los de la flota mora, pues moros eran, desembarcaran. Era evidente que iban a convertirse en cautivos y recomendó que nadie se opusiera a las órdenes que recibieran, pues sus carceleros no dudarían en matarlos.

Solo desembarcó un bote con cuatro remeros y tres personas más. Todos muy armados menos uno, que resultó ser el traductor que hablaba griego y que también estaba cautivo, como después confesó al capitán Afentakis. El intérprete explicó que era necesario que el capitán y cinco personas importantes subieran a bordo del bote para departir con el cadí de Bizart (Bizerta), Ben Alí El Mansour. Al oír este nombre supieron, más o menos, dónde se hallaban y todos quedaron muy asombrados por la enorme distancia que el viento huracanado de levante les había arrastrado.

El traductor les dijo que aquella isla se llamaba Jalitah, que en árabe quiere decir «la mayor», porque por los alrededores

había otras más pequeñas, aunque desde allí no se veía a ninguna.

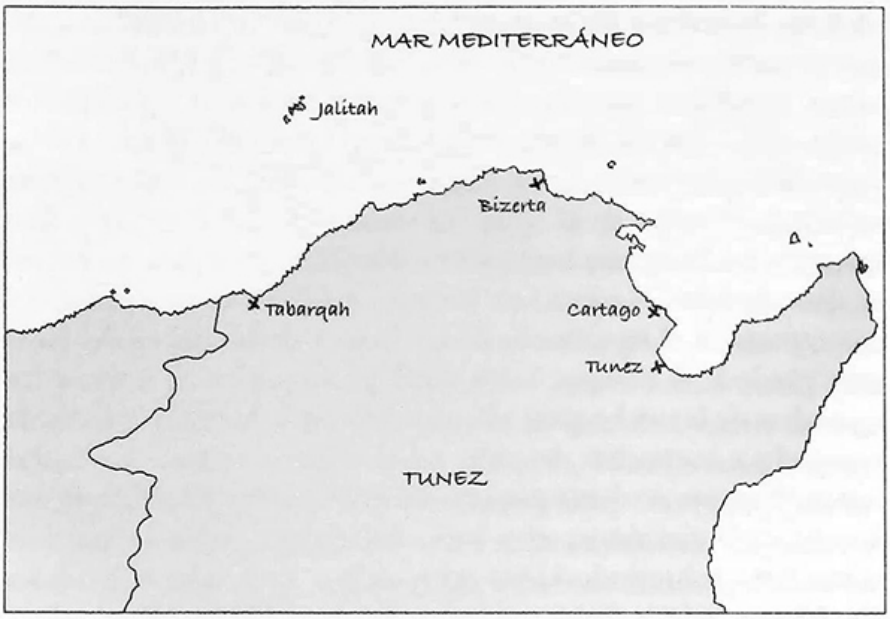
Afentakis, Makarios y los cuatro marineros de más edad acompañaron al traductor y se instalaron en el bote, que volvió al jabeque del que había salido, y dejaron expectantes a los restantes náufragos, a las órdenes de Antino. Pasaron dos horas y desde el campamento vieron cómo otro bote con mucha gente desembarcaba en la galeaza y comenzaban a izar las cántaras y tinajas enteras y las dejaban en cubierta. Era evidente que se estaban apoderando de la carga. Luego, desembarcó el bote en la isla solo con Afentakis, varios moros y el traductor.

—Amigos —dijo el maestre—, estamos en poder del cadí de Bizerta, que pretende cobrar un rescate por todos nosotros. Se apoderará del *Santo Marco* y de su carga y a nosotros nos va a llevar a tierra, donde me ha prometido alojarnos confortablemente. Cada jabeque llevará ahora a diecisiete o dieciocho de nosotros, que serán elegidos por estos hombres que vienen conmigo. Una vez a bordo, nos ha prometido darnos una copiosa comida caliente y ropa seca. Yo he visto los preparativos de la comida y de las ropas nuevas.

Dicho esto, uno de los acompañantes, que llevaba una pistola y una daga al cinto, fue señalando y colocando separadamente a los primeros diecisiete, y con ellos embarcó en el bote y se fueron bogando hasta uno de los jabeques.

Así se procedió hasta dejar vacía la playa donde solo las cenizas de la hoguera seguían consumiéndose. Cuando las seis naves se completaron con todos los náufragos, rodearon la isla y, una vez que esta quedó por la popa y ante la sorpresa de todos, cada jabeque tomó un rumbo diferente hasta que se perdieron de vista unos de otros, tras los cabos de la costa del continente.

A Ioannis le correspondió el jabeque aparentemente más pequeño y en consecuencia el más incómodo, pero sus guardianes le trataron bien. Como a los demás, mientras iban para tierra le entregaron ropa limpia y seca y le ofrecieron una excelente comida caliente a base de cuscús (sémola de trigo) y carne de cordero con garbanzos, pasas, nabos, zanahorias y cebollas, y pudieron repetir tantas veces como cada uno quiso. Para beber tenían una bebida llamada *karkadé*, hecha con una infusión de pétalos de flor de hibiscus y, como postre, naranjas. Quedó saciado y se durmió apoyado en unas redes de pesca.




Túnez.

Cuando despertó estaban atracando en un muelle de la ciudad de Tabarqah. Había allí muchas naves de pescadores. Caminando, les llevaron hasta unos locales donde pasaron la noche a cubierto. Como no tenían traductores, a sus raptores les costaba mucho hacerse entender, y al amanecer se lleva-

ron caminando a quince náufragos tras hacerles signos de que iban a trabajar al campo y mostrarles azadas y hoces. Se despidieron con tristeza.

Se quedaron solos Ioannis y otro compañero de unos treinta años, llamado Makis Mavropoulos de Salónica que a bordo era el encargado del cañón de proa y de las culebrinas del *Santo Marco*. A media mañana vinieron a recoger a Makis para que arreglara algunas armas de un castillo que había en la ciudad.

Cuando Ioannis se quedó solo, le invadió la tristeza y la nostalgia y se puso a pensar en Roger, en Castilla y que estar cautivo no era lo que él había soñado. Mientras estaba con estos pensamientos, oteaba desde su «cárcel» la isla de Jalitah, que les había acogido y así habían podido salvar la vida. A mediodía vino a recogerle el hombre viejo que en el jabeque le había servido con generosidad el guisado de cordero. Se llamaba Hadj Hamid y todos le mostraban respeto y le hacían reverencias, Ioannis decidió actuar de la misma manera. Parecía rico, pues iba limpiamente vestido y sus anillos y armas eran de calidad. Fueron a su casa y allí antes de comer le ofreció un baño caliente, y una mujer mayor le cortó el pelo y le perfiló la barba. Vestido con la chilaba parecía uno de ellos y cuando se presentó a la familia todos rieron con ganas. Efendi Hadj Hamid parecía el jefe de la familia y los hombres, que eran siete, comieron juntos. Cuando estaban tomando *chai* (el té) apareció en el comedor una persona de raza negra que le habló el dialecto veneciano y a quien Ioannis comprendió.

—Has tenido mucha suerte —le dijo—, porque con efendi Hadj Hamid serás uno más en la familia y te ha reservado para trabajar con él en los barcos de pesca. Tiene más de diez barcos y es el mayor comerciante de pescado de Tabar-

qah. Esta tarde te presentará a quien será tu patrón, que es uno de sus hijos.

Efendi Hamid acompañó a Ioannis hasta el muelle y allí mandó llamar a su hijo Alí. Tendría dos o tres años más que Ioannis y eso le agradó. Se saludaron con frialdad pero no se dijeron nada, porque ninguno sabía el idioma del otro. Luego efendi Hamid llevó aparte a Ioannis y le hizo señas de que debía enseñar el griego a Alí y él aprender *L'arabia* (el árabe). Luego le entregó unas cuantas monedas por si le hicieran falta. Le abrazó y Ioannis, con la bolsa de cuero de sus objetos personales, se quedó a bordo. Alí le mostró el lugar, a popa donde podía dejar su bolsa y dormir. Aquel jabeque llamado *Az-za'faran* (azafrán) sería su hogar mientras siguiera cautivo. Alí le presentó a los diez pescadores que estaban a bordo y por señas le dijo que al día siguiente saldrían a pescar.

Cuadro de Lawrence Alma-Tadema titulado *El poeta Gallus soñando* y en el que se puede imaginar a Ioannis Apostolos Fuca

Y así fue como Ioannis Valeriano aprendió un oficio que nunca antes había practicado. En primavera, la *Az-za'faran* pescaba sardinas y anchoas y Ioannis, por su anterior oficio de remero, era el encargado de arrastrar la red con el bote desde el jabeque y realizar el cerco y entregar el extremo de la red de nuevo a sus compañeros del barco para que fueran cobrándola, tantas veces como pescado hubiera. En verano, el barco se transformaba y se pescaba navegando a toda velocidad, tratando de que los atunes picaran en los anzuelos con cebos artificiales que la embarcación arrastraba. A finales del verano, entre varios barcos colocaban unas artes de pesca entre la isla de Jalitah y Tabarqah que llamaban *almadraba* y donde los grandes atunes entraban engañados, para luego entre todos izarlos a bordo. En otoño pescaban con redes toda clase de pescados, que luego enviaban con otros barcos y en sal a Cartago y a Argel. De eso se encargaba el hijo mayor de Hadj Hamid, llamado Kamel. Cuando hacía buen tiempo, a Ioannis le dejaban ir a visitar a efendi Hamid (el señor Hamid), que siempre se alegraba al verle y le daba unas monedas. A los seis meses había ya aprendido suficiente árabe para conversar con cualquier persona y sabía escribir rudimentariamente, cosa que algunos de sus compañeros del jabeque nunca consiguieron. Pero las relaciones con Alí iban de mal en peor. Alí trataba mal a la mayoría de sus pescadores y con Ioannis nunca quiso escuchar el griego que se suponía debía aprender. Era orgulloso, bebía alcohol y se jactaba de que nadie era más fuerte que él y le gustaba provocar a todos. Cuando efendi Hamid compró como esclavo a Ioannis al jefe de los piratas que organizó la recogida de los náufragos del *Santo Marco*, lo hizo pensando en que para el

nuevo jabeque que había comprado y que le iban a entregar en octubre necesitaría marineros de la edad y características de Ioannis y por eso se lo cedió a Alí, para que estuviera formado cuando el nuevo jabeque estuviera en el agua. Pero la entrega se retrasó y Ioannis tuvo que estar bajo las órdenes de Alí más de lo previsto, y su moral estaba muy deprimida y deseaba escapar.

En octubre, seis meses después de su naufragio, Ioannis se enteró de que llegaron procedentes de Mesina, en una nao, seis religiosos mercedarios que compraron a los diecisiete náufragos cautivos venecianos que estaban en Bizerta. Le dijeron que volverían para liberar a los diecisiete que desembarcaron en Tabarqah con él. Pero llegaron los malos tiempos y nadie se ocupó de liberar a los que esperaban. Y así fue pasando el invierno, en el que la pesca quedaba reducida a echar, algunos días de buen tiempo, nasas (cestos) para recoger langostas y otros crustáceos.

Pero el destino tenía reservados a Ioannis muchos desengaños y grandes sufrimientos. Cierto día de finales de febrero murió súbitamente efendi Hadj Hamid. El patriarca jefe de la familia. Su amo y protector. Dijeron que su corazón se había agotado de tanto sufrir por los disgustos que le daba su hijo Alí.

Estaban en el mes del Ramadán y al ocaso se solían reunir en su casa toda la familia y los amigos para cenar en cuanto fuera de noche y no se pudiera distinguir un pelo rubio de uno moreno. Eran reuniones más festivas que religiosas y cenas que duraban lo que cada uno quisiera. Los jóvenes que estaban solteros y buscaban novia se ponían en la oreja una flor. Viendo lo que hacían los demás, Ioannis se puso una rosa de pitiminí en la oreja, pero enseguida fue recriminado por Alí.

—¡Tú eres infiel! No puedes buscar mujer entre las nuestras. Primero deberás hacerte musulmán —le recriminó el hijo de Hamid delante de todos.

Ioannis no dijo nada, se quitó la rosa de la oreja y siguió comiendo como si tal cosa. Las mujeres servían la comida y la bebida y la más joven de las hijas de efendi Hamid, Kenza, hija de su tercera esposa, le sonreía de forma cariñosa cuando le escanciaba el *chai*. Ioannis se había dado cuenta y correspondía de la misma forma. El amor se iba despertando entre ambos sin necesidad de palabras ni zalemas.

Cuando le avisaron de que Hamid había muerto, Ioannis estaba a bordo de la *Az-za'faran*, como casi siempre durante aquellos días del Ramadán —el barco era su casa—, arranchando y baldeando. Había acomodado, en la esquina que le asignó Alí, su petate para dormir y su bolsa de cuero con sus limitadas pertenencias. Aquel día Ioannis estuvo llorando mucho tiempo hasta que decidió tomar el bote para llegar a tierra y asistir al entierro con los demás hombres. Se había acostumbrado a asistir en la mezquita a las plegarias de los viernes y solía dirigirse a ella corriendo, como los buenos musulmanes. Podía escuchar las oraciones porque el árabe que hablaba el imán era idéntico al de los marineros de Tabarqah. Nadie se lo había prohibido y él sabía que a efendi Hadj Hamid le agradaba verle en la mezquita. Cuando fueron a enterrarle, tuvo el honor de portar durante algunos minutos la tabla que soportaba los despojos de efendi Hadj Hamid.

Después de haberle enterrado en el cementerio, los hombres volvieron a la casa del difunto, según la costumbre, para consolar a las mujeres, y Ioannis con ellos. Todas las mujeres lloraban, algunas sollozaban y un conjunto de ellas, contratadas, gritaban y silbaban. Era la costumbre. Kenza estaba

cerca del pozo del patio sacando agua para ofrecérsela a los hombres. Cuando se acercó con el vaso a Ioannis, de sus ojos brotaron abundantes lágrimas. Ioannis tomó el vaso y ella se le arrojó al cuello. Ioannis sintió en su cara la humedad de las lágrimas de Kenza y primero compartió con ella la tristeza por la muerte de su padre, pero luego al sentirla tan cerca se estremeció y notó que la pasión se apoderaba tanto de él como de ella. Agarrados por la cintura, sin tener en cuenta las miradas de los demás, salieron del patio de la casa por la puerta trasera y corrieron hasta que encontraron abierta la puerta de una cuadra de caballos. Entraron y escondidos entre la paja se amaron por primera y única vez.

—Tendrás que volver, Kenza. Te habrán echado de menos. Es casi de noche. Corre —le susurró Ioannis.

—Escóndete, mi amor. Mi hermano Alí querrá matarte si me ve así, sin arreglarme. Comprenderá todo. Vete, pronto —le imploró Kenza.

Ambos echaron a correr en direcciones opuestas. Ioannis se fue acercando al muelle, pues era la zona que mejor conocía. Soltó el cabo del bote y remando reciamente subió al barco más grande de los que allí estaban fondeados. No había nadie en el fondeadero. Amarró el bote de manera que quedara oculto desde tierra tras el casco del bajel.

Se ocultó bajo unas redes y se mantuvo vigilante hasta que vio a Alí, acompañado de tres personas, que gritaba furioso: «¡Ioannis, te voy a matar!». Casi no había nadie en los muelles. Los hombres de Alí soltaron el primer bote que tuvieron a mano y fueron derechos al *Az-za'faran.* Alí blandía una daga grande. Al cabo de unos minutos Ioannis los vio volver a la orilla con el bote y mirar por todos lugares donde pensaban que Ioannis pudiera estar escondido.

Ioannis pensó que Alí una vez, de nuevo en casa de su padre y al no encontrarle, volvería a los muelles con más gente. Bajó a la cocina del barco y allí encontró un cesto con naranjas y una caja con almendras que embarcó en su bote, y se dirigió al *Az-za'faran*. Remaba tumbado para que nadie le viera. Según iba remando, le entró el pánico de verse degollado y se puso a sollozar hasta que amarró a popa el chicote del bote. Soplaba un terral suave y constante. «Ahora o nunca», pensó. «Mañana, con el viento del mar no podré escapar». Y sin pensarlo más, en silencio, largó el fondeo y dejó que el viento sacara el barco del fondeadero de Tabarqah. Tuvo suerte y no abordó ningún barco de los que estaban fondeados más afuera y, cuando consideró que ya no era posible divisarlo desde tierra, largó la vela mayor y con el viento de través se fue alejando de Tabarqah rumbo al oeste. Luego, largó una vela del trinquete y así el jabeque se equilibró y se hizo más fácil llevar la caña del timón. No se atrevía a desplegar más velas. Era un barco demasiado grande para ser manejado por una sola persona cuando normalmente se maniobraba con una decena.

No necesitaba su brújula porque la noche era clara y se veía muy bien la estrella del norte por el través. Quiso navegar más al norte para evitar el abatimiento, que de día tendría con el viento marero (que viene del mar), y virando ligeramente a estribor puso la estrella polar al final de la amura que veía enfilada a un obenque y así siguió toda la noche. El navío estaba muy equilibrado y casi no tenía que tocar la caña del timón. Por ello Ioannis amarró la caña y trató de ajustar las velas para avanzar lo más posible y estar muy lejos cuando al día siguiente lo fueran a buscar.

Amaneció un cielo de color naranja y Ioannis empezó a sentirse cansado. La mar estaba en calma y poco a poco el

viento fue amainando. Se le hacía difícil gobernar con tan poco viento. Ioannis miraba constantemente a popa para ver si alguna vela en el horizonte le perseguía. A veces le parecía ver alguna, se asustaba y trataba de ajustar mejor el velamen, gastando muchas energías. A media mañana sintió hambre, fue a la gambuza y se comió unas almendras, aceitunas que había en un tarro y dos naranjas. Luego se quedó dormido.

Se despertó porque el jabeque estaba escorado. El viento era frío y soplaba con firmeza. Tramontana, pensó Ioannis, y trató de ajustar el velamen. Tomó un rizo a la mayor y largó un poco la escota del trinquete. Así el jabeque iba mejor y él podía ocuparse del timón. Temía que Alí apareciera por popa con algún barco y en dos ocasiones le pareció ver unas velas que le dejaron temblando. El cielo se estaba encapotando y el cariz era de lluvia. También temía que piratas berberiscos lo capturaran y se apoderaran del barco. A media tarde comenzó a llover y la visibilidad se hizo escasa. Tenía los ojos hinchados de tanto escudriñar y le parecía oír campanas por todos los rumbos. Cuando llegó la noche estaba agotado. Recogió la vela de proa y siguió con un rizo en la mayor. Se durmió en el timón. Cuando despertó era de noche y no se veía nada. Ni una estrella. Tuvo que recurrir a la brújula que le había regalado Roger porque a bordo no había ninguna. La proa miraba al suroeste pero el abatimiento debía de haber sido importante. Para no acercarse a tierra mora viró hacia el norte. Comió unas naranjas y unas almendras y volvió a dormirse. Cuando despertó había transcurrido la segunda noche porque estaba amaneciendo. El cielo estaba cubierto y llovía de vez en cuando. El estar sin visibilidad le daba seguridad y decidió mantener el rumbo a poniente. Así llegaría a España. El sueño de su vida.

Así pasó tres días más sin ver ni cielo ni tierra, comiendo naranjas y almendras y aturdido por el agotamiento, durmiendo y despertando, hasta perder la noción del tiempo. De día izaba el trinquete y soltaba los rizos de la mayor y de noche dejaba la mayor rizada. Luego se amarraba al timón y trataba de gobernar el *Az-za'faran*. Se dormía y se despertaba, pero cada vez estaba más tiempo dormido que despierto.

Al cabo de cinco días alguien le despertó.

# Capítulo III

## Palos de Moguer[6]

—¡Despierta, muchacho, despierta, despierta!

Ioannis oía en la lejanía estas palabras, sin entender su significado. Y se volvía a dormir.

—Joan Gros, despierta. Despierta, Juan, despierta.

Ioannis no entendía las voces de varias personas, que oía lejanas. Alguien le echó un cubo de agua y con la impresión fue recuperando los sentidos. Miró de un lado a otro y vio que el *Az-za'faran* navegaba a toda vela con las escotas bien trincadas. Había un hombre joven al timón, otro que manipulaba una «pata de cabra» para arrancar una tabla de madera del espejo de popa y dos hombres que se ocupaban de él. Uno le sostenía la cabeza y otro le ofrecía agua. Por la proa veía otro barco de más porte que navegaba con el mismo rumbo. Tenía el sol en el cogote y por lo tanto iban al oeste, dedujo. El sol le hacía daño en los ojos.

—Soy Dimas Alaminos. ¿Quién eres tú, muchacho? ¿Eres Juan Gros? —le preguntó el de más edad de los cuatro hombres que estaban con él a bordo. Tenía un aspecto digno. Era robusto, moreno, de ojos claros y tendría unos cuarenta y cinco años. Se le veía correctamente ataviado y sin duda era el que mandaba.

—¿Eres Juan Gros, muchacho? —repitió el que decía llamarse Dimas.

Ioannis no sabía qué hacer y afirmó con la cabeza lentamente, varias veces. Esos hombres que estaban en su barco debieron de abordarlo cuando estaba inconsciente. Cuando la insolación le dejó sin sentido. Le habían inspeccionado la bolsa de cuero, con el astrolabio grabado con el nombre de Joan Gros y la brújula que le había regalado Roger de Flor en Argostoli.

Brújula y astrolabio.

—Soy Dimas Alaminos, de Palos de Moguer. Ese es el *Punta Umbría*, uno de mis barcos, y volvemos en lastre después de haber dejado en Cartagena barras de plomo. Los marineros son todos de mi familia. Este es José. José Niño, mi sobrino. ¿Me entiendes, Juan? —Ioannis se dio cuenta de que a partir de aquel momento siempre se llamaría Juan o Joan. Afirmó una vez más con la cabeza y José le trajo una taza con un caldo caliente.

—Gracias —dijo en el castellano que recordaba de las partidas de cartas en la galeaza *Santo Marco*.

—Eres mallorquín, ¿verdad?

Y Juan volvió a afirmar pronunciando un lánguido «sí». Dimas y su sobrino José se miraron y el primero dijo:

—¿Ves?, ya te lo decía yo. Ahora José te traerá algo de comida caliente y si tienes ganas de dormir lo haces en tu camastro, abajo. Estarás mejor. Nosotros nos ocuparemos de tu bajel. Pasado mañana al amanecer estaremos en Palos y estarás restablecido del todo. Descansa —y Juan descansó para recomponer su historia.

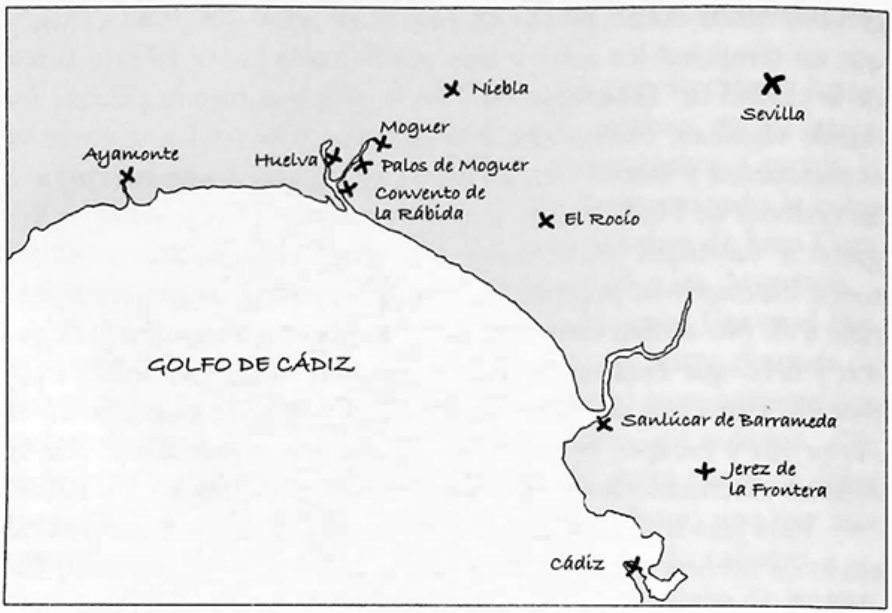
Tuvo tiempo, mientras estaba solo en su camastro, de pensar lo que debía de decir para que su historia fuera verosímil. Tenía que ser algo coherente con lo que Dimas y los suyos habían encontrado. Lo más creíble sería la verdad, excepto su identidad. Si decía que era griego no podría ser maestre ni piloto de ningún barco de Castilla. Debía decir que era de Mallorca, igual que Joan Gros. El astrolabio con el nombre de Joan Gros le avalaba. Aprovecharía su identidad. Diría que estaba navegando en el *Santo Marco* como piloto en prácticas, igual que Joan Gros, y que un temporal les echó a una isla llamada Jazira Jalitah, cerca de la ciudad de Tabarqah, en Túnez, destrozando la galeaza en donde viajaban. Fueron hechos cautivos y vendidos a diversos comerciantes y labradores. Estuvo casi un año como pescador a las órdenes de Hadj Hamid. A los seis meses llegaron a Tabarqah unos frailes mercedarios y rescataron a casi todos los cautivos, prometiendo volver más adelante para rescatarle a él. No tenían dinero para más rescates. Pero nunca llegaron y tuvo que escapar porque le querían matar por haber enamorado a una hija de Hadj Hamid. Una noche se escondió en el *Az-za'faran* y escapó, pero luego vinieron unas tormentas

que le dejaron extenuado hasta que fue salvado por Dimas y los suyos.

Esta historia era la más creíble pues era cierta. La identidad era lo de menos. Fue el mismo Dimas el que se la ofreció al llamarle Joan Gros.

Al día siguiente, se sentía bien a pesar de las muchas quemaduras del sol que tenía en la cara y en los brazos y piernas. Todavía le dolía la cabeza. Al ocaso decidió subir a cubierta y saludar al señor Dimas y a los otros. Fue recibido calurosamente y le ofrecieron ropa limpia y calzado de cuero. Echó en falta al timonel del día anterior y fue saludado por otros nuevos compañeros con cierto respeto. Aquellos castellanos andaluces eran muy correctos. Se conoce que se habían turnado del *Punta Umbría*. Vio a algunos con herramientas y gumías que estaban eliminando de las maderas todo trazo que dejara suponer que aquella embarcación, un butre de dos palos, era una nave de pesca mora. Juan se dio cuenta en aquel momento de que era un hombre afortunado. Por eso le saludaban con respeto. Se había salvado de estar cautivo, había sobrevivido solo en la mar y ahora era propietario, patrón, armador de una hermosa nave. Sus salvadores evidentemente no eran piratas de cristianos.

—Esa roca que vemos en lontananza es Gibraltar. Los montes que vemos a estribor son los de Málaga y la tierra que ves a babor es la tierra de los moros. Esta noche doblaremos la peña de Gibraltar y mañana por la mañana estaremos amarrados en los muelles de Palos.




Palos de Moguer.

Y así fue. Pero aquella noche estuvo delirando y habló asustado. Dimas y los suyos le vigilaban pero no comprendían lo que decía. Pero como en esta vida, todo llega y todo pasa, llegaron como estaba previsto a los muelles de madera de Palos. Los mismos que cincuenta y nueve años antes despidieron a Cristóbal Colón. Cuando Dimas Alaminos se lo dijo, a Juan le recorrió un potente escalofrío por la espina dorsal.

Amarraron ambas naves y dos marineros ayudaron a Juan a llegar hasta la casa del maestre Dimas. Una vez allí, la señora de la casa, que era una hermana soltera de Dimas que atendía por señora Angustias, se ocupó de que Juan se bañara y comiera caliente antes de llevarlo a una alcoba donde lo acostó en una cama que tenía dos colchones de plumas de pato y unas sábanas de algodón que le acariciaban la piel.

Cansado, se durmió enseguida y de nuevo volvió a hablar en sueños en un idioma desconocido.

Dimas ordenó a uno de sus hijos que fuera a buscar al monasterio de la Rábida a fray Domingo de Escoriaza, el más sabio de los sabios frailes que allí moraban. Mientras Dimas y fray Domingo cenaban, Juan volvió a sufrir una crisis de fiebre y de nuevo comenzó a hablar en aquel desconocido lenguaje que tanto intrigaba a su protector.

—Decidme, fray Domingo, ¿qué es lo que habla este joven?

—Este joven, como bien decía, está delirando por la insolación y lo que dice, y lo dice claramente, es una llamada a su madre. Dice *mana, mana*, y luego grita asustado *daimonas*, que los diablos quieren llevarlo. Esto, señor Dimas, es griego. Puro griego. Este muchacho ha vivido entre griegos.

Todos los de la casa oyeron el juicio de fray Domingo. Juan hablaba en griego. Parte del misterio estaba aclarado. Para distinguirlo de los muchos mozos, todos marineros, todos con sobrenombre, que vivían con Dimas Aladinos, le llamaron Juan el Griego.

Juan estuvo los tres primeros días todavía convaleciente, pero al cuarto día comenzó a salir de casa y a dar pequeños paseos en compañía de José Niño, quien le presentó a los dos hijos de Dimas, cada uno maestre de una nao. Pablo Alaminos, de unos veinticinco años, dirigía el *Isla de Saltés*, Diego, de unos veintidós, el *Laguna de Portil*, y José, el *Punta Umbría*. En la casa, además de la señora Angustias, vivían las dos hijas de Dimas: Trinidad y Rosa. Trinidad tenía diecisiete años y estaba prometida a un pariente lejano y Rosa, de once años, solo quería jugar y asustar a Juan por las esquinas.

Todas las naos, incluida la de Juan, estaban siendo reparadas en tierra. A partir de la última semana de noviembre y hasta el día de San José los bajeles suspendían las travesías. Juan solía ir al a los muelles a ver las reparaciones de las naves. Cierto día Dimas le preguntó:

—¿Cómo quieres llamar a partir de ahora a tu bajel?

—No lo sé. Decídmelo vos —respondió Juan.

—¿Qué te parece *La Rábida*, como el monasterio de aquí?

—Me parece bien.

Y a partir de entonces la nave mora de Juan quedó definitivamente convertida en una nave cristiana y andaluza.

Llegaron las Navidades y Juan se preguntaba qué sería de él en el futuro, con aquel hombre que le había salvado la vida y su familia. Cierto día en que Juan estaba contemplando las reparaciones y calafateo de los cuatro barcos, se encontró con Dimas, que dirigía las labores.

—Tenemos que hablar, Juan. He esperado a que recuperes totalmente la salud para que tu meollo esté abierto y ligero. Y ahora que lo estás y nos has conocido, te puedo proponer un trato. Has visto que Pablo, Diego y José, mi sobrino, son los maestres de cada una de las tres naves. Tenemos trabajo. Llevamos a Canarias y a Cartagena barras de plomo y de Canarias volvemos con esclavos negros que vendemos en Portugal. Te lo habrán dicho ya. He remozado tu barco como si fuera mío. Le hemos subido el castillo de popa y añadido vergas y las velas ahora son cuadras, que es el mejor velamen para la ruta hasta Cabo Verde. Durante un par de años contrataré un maestre para el *Punta Umbría* y tú, Juan, puedes ir como piloto y así aprendes el oficio de maestre en tu propio barco. Si quieres yo te compro el barco. Pero lo que de verdad me gustaría es que fuéramos a la parte en los ne-

gocios de los cuatro barcos. Yo trabajaría en tierra y tú, como mis hijos, en la mar. Como eres el dueño de *La Rábida* te correspondería el dieciocho por ciento de los beneficios, porque su capacidad de carga es el dieciocho por ciento del total. No tienes que contestarme ahora. Tómate tu tiempo.

—Sí, señor Dimas. Estoy muy reconocido por vuestra amistad y ayuda y vuestra propuesta me perece excelente para mí y acepto encantado.

—Muy bien. Me complace tu confianza. Cuando lleguemos a casa te daré un anticipo del rédito del año que viene. Y en enero o febrero iremos juntos a Sevilla. Quiero presentarte a mis agentes y amigos como uno más de mis parientes —dijo Dimas.

Juan sintió una gran tranquilidad. Ser socio del señor Dimas era una cosa inesperada, y a partir de aquella conversación todos los días iba ver los barcos y en especial los trabajos en *La Rábida.* Alzado el castillo de popa, mandó construir dos camarotes iguales, dos chupetas, para él y para el maestre.

Pasaron la Nochebuena en familia y el día de la Circuncisión del Señor bebiendo, comiendo y yendo de putas todos los jóvenes, para celebrar el nuevo año de 1551. Con el anticipo que le dio Dimas, compró los regalos de Reyes para José, Diego y Pablo. A cada uno de ellos les compró un recado de escribir de madera con bellas incrustaciones de hilo de oro y marfil, con pluma y frasco para la tinta, que hizo traer de Moguer, y compró otro para él mismo, pues un buen capitán o maestre debe escribir con frecuencia en su camarote. A Trinidad y a Rosita les regaló una pulsera de cuentas de cristal de roca. Rosita no se la volvió a quitar nunca.

Dimas, en nombre de la familia, le regaló un libro bien encuadernado en cuero de Ubrique, titulado *Espejo de Navegan-*

*tes*, escrito por Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, y que en su portada tenía repujada la siguiente inscripción: «Cosmographía pratica y por otro nombre llamado espejo de Navegantes, obra mui utilissima i compendiosa en toda la arte de marear i mui necesaria i de gran provecho en todo el curso de la Navegacio».

—Cuando conozcas este libro, te podrás examinar de capitán de la armada del Rey y así podrás ir a las Indias —le dijo Dimas.

El libro despertó en Juan una gran curiosidad, tanta que siguiendo los consejos de Dimas fue en muchas ocasiones al monasterio de la Rábida para consultar con fray Domingo de Escoriaza, sabio también en navegaciones y cielos, las muchas dudas que se le presentaban. Compró una jaca árabe y con ella se desplazaba a las atarazanas por las mañanas y a la Rábida para recibir las clases de fray Domingo. Su vida tenía un sentido. Le querían en aquella casa y ardía en deseos de que llegara el día de San José para embarcarse en su butre, transformado en jabeque, camino de Canarias.

—Prepara tu jaca, Juan. Mañana salimos, José, tú y yo, al alba para Sevilla. Tardaremos tres días en llegar. Allí estaremos una semana —le dijo Dimas a Juan.

Para Juan, visitar Sevilla era como ir al Paraíso antes de tiempo. Pasó la tarde pensando que tenía muy buena suerte. Escapar de los moros, salvar la vida en un naufragio e ir a Sevilla cuando todavía no había cumplido los veinte años eran hechos que, sin duda, la virgen de Prevenzana programaba. Debía de haberle asignado un ángel de la guarda poderosamente benéfico. Probablemente sería el espíritu de Joan Gros el que le protegía.

Al día siguiente, cuando todavía era de noche, con el cielo raso, Juan no podía dormir, así que ensilló su jaca mora, le

dio de comer y beber y esperó a que Dimas y José aparecieran con sus monturas. Dimas entregó a Juan una pistola y una daga. Y ante la sorpresa de este, le dijo:

—Para que los ladrones se lo piensen dos veces antes de intentar robarte, Juan. Bien a la vista.

Iban al paso, en silencio y hasta que el sol asomó por entre las lomas de levante nadie pronunció palabra. Dimas marcaba la senda, le seguía José Niño y cerraba la fila Juan.

—Iremos por Moguer y San Juan del Puerto y por la tarde llegaremos a Niebla, donde pasaremos la noche en casa de Alonso Sánchez. Tengo que verme con Sánchez, mi trujamán en Niebla, para que me prepare una tripulación para *La Rábida*. Él se ocupa de esas cosas —dijo Dimas cuando la vereda se ensanchó y pudieron caminar los tres a la par.

—¿Es cierto, señor Dimas, que Sevilla es la mayor ciudad cristiana? —preguntó Juan.

—Si no es, le faltará poco. Yo la he visto crecer y José y mis hijos, que ya han estado varias veces, la encuentran cambiada y agigantada cada vez que la visitan. En las gradas de su catedral se cierran los negocios más provechosos del mundo y también los más ruinosos. Pero desde que los reyes Isabel y Fernando, tanto monta, monta tanto, concedieron a Sevilla el derecho de ser la única aduana para los viajes y negocios con el Nuevo Mundo, su actividad y población creció de tal manera que pronto se multiplicó por diez. Pero atención, hay que tener mucho cuidado, porque lo que es seguro es que allí están todos los ladrones del mundo. Por la Lonja, la Casa de Contratación y la de la Moneda hay que atarse bien los machos para que no te roben. Todo ha cambiado, las costumbres, las leyes, los impuestos, desde que Colón volvió de las Indias hace una docena de lustros. Ahora hay establecidos más mercaderes, más armadores de barcos, más ban-

queros que nunca. Vienen del norte de España e Italia, y de Portugal y de Francia los de oficios manuales. Por eso muchos llaman a Sevilla «la madre de los forasteros». Ahora hay oportunidades para todos. Salvo para aquellos que son mojigatos, lentos y pasivos. Para esos no hay sitio en Sevilla. El remolino de la ciudad se los traga. Cada día las cosas cuestan más y los grandes negocios se pagan con pagarés de los bancos, pero hay que tener mucho cuidado porque ahora hay gentes especializadas en falsificar estas cartas de pago y toda clase de documentos. Los banqueros más potentes son los genoveses y la familia Fugger de Alemania. Son riquísimos. Antes estaban los portugueses conversos, pero hace doce años cayeron víctimas de la Inquisición. El año pasado más de mil quinientos barcos cruzaron el océano. No había pilotos suficientes para dirigir las naves y aceptaron a cualquiera, aunque no tuviera los conocimientos suficientes. Muchos barcos se juntaban para formar una flota y pagar a barcos armados para que los defendieran de los piratas. Antes había unas pocas panaderías con horno. Ahora hay muchas porque hay que llenar de bizcocho para cuatro meses cada barco, para que los tripulantes no se mueran de hambre en las travesías, salgan de Sevilla, de Sanlúcar o de Cádiz, y para qué hablar de los precios. El trigo dobló su precio en diez años. A Sevilla envían a sus hijos los más ricos banqueros y comerciantes, genoveses, florentinos, alemanes, para que se vayan formando en la cuna de los negocios. Si Sevilla es «la madre de los extranjeros» también es «el padre de todos los negocios».

Con estas y otras explicaciones del señor Dimas, Juan tenía la sensación de estar ya descubriendo un mundo nuevo. A veces José le guiñaba un ojo como si dijera: «siempre cuenta lo mismo», y se encogía de hombros.

Llegaron a San Juan del Puerto y allí dieron de comer y beber a los caballos y ellos entraron en una posada y tomaron una sopa. Luego siguieron cabalgando, unas veces al paso y otras al trote, y en dos horas llegaron a Niebla, cuando el sol había perdido su fulgor y veían sus sombras delante.

Una vez en Niebla, Dimas les condujo hasta la casa de Alonso Sánchez, que era de piedra y tenía un gran patio como los de los cortijos. Sánchez, al oír el pisoteo de los cascos, bajó de sus aposentos y abrazó con alegría a Dimas y luego a José y por último a Juan. Mandó a un criado que se ocupara de las caballerías y ellos entraron en el caserón.

—Dentro de un rato os prepararán un baño con agua caliente en vuestros cuartos. Ahora hablemos de nuestras cosas, Dimas.

Dimas y Alonso Sánchez arreglaron sus negocios. Dimas pagó a Sánchez con ducados sus cuentas pendientes y luego le explicó cómo tenía que ocuparse de la nueva nave de su socio, Juan Gros, que aunque era muy joven ya era piloto en Grecia y que por ello le pedía que buscara una tripulación de treinta personas para *La Rábida*, para hacer la ruta de Canarias. La tripulación debía estar en Palos una semana antes del día de San José. Entretanto, los jóvenes ya habían acudido a la llamada de las criadas, que les habían preparado el baño caliente, y una vez lavados y reconfortados bajaron de nuevo al comedor donde fueron muy agasajados por su anfitrión con una cena excelente que Juan jamás había probado. Cenaron sopicaldo de gallina, empanada de anguila, cabrito asado, cachuela (hígado de cerdo con cebolla y pimentón en un fondo de miga de pan con leche), arroz con leche y frutas. Y lo acompañaron con vinos tintos de Jaraíz de la Vera, rebajados con agua. Juan estaba tan asombrado y feliz por la acogida de Alonso Sánchez que aquello le pareció un sueño y,

con la barriga llena y el gollete bien refrescado con el tinto, aprovechó que José Niño pedía permiso para retirarse a dormir para hacer lo mismo, dejando a Alonso y Dimas con sus asuntos.

A la mañana siguiente salieron con la alborada. Sánchez les entregó vituallas para el camino y se despidieron con sinceros abrazos.

—Buen hombre parece este Alonso Sánchez. ¿Verdad, señor Dimas?

—Muy buena gente, él y toda su familia. Nunca he tenido un problema ni con los precios ni con las cuentas. Es nieto de aquel navegante que murió en la casa de Colón en Madeira, después de haberle informado de su viaje hacia las tierras el oeste. Luego la gente dijo que… vaya usted a saber.

—¿Qué dijo la gente, señor Dimas?

—¡Pues qué va a decir! Que Alonso Sánchez le enseñó a Colón el camino del nuevo mundo.

De Niebla fueron haciendo camino, cabalgando por Rociana, La Palma e Hinojos hasta llegar, al ocaso, a una venta que estaba próxima a Benacazón. Vadearon el arroyo del Algarbe y el río Guadimar y las cabalgaduras llegaron frescas, pues abrevaron con frecuencia. En el camino, los tres jinetes dieron buena cuenta de las viandas que Alonso Sánchez les había aviado y sin percances dignos de mención llegaron a la venta de Benacazón, donde cenaron después de desensillar y dar de comer a los caballos. Como quiera que esta etapa fue más larga que la anterior, se cenó pronto, a base de olla podrida y tortilla de sardinas, todo rociado con vino de manzanilla, y naranjas dulces como postre. Durmieron los tres en la misma alcoba y ninguno escuchó los ronquidos de los otros porque el cansancio de la jornada taponó los oídos.

Al día siguiente tenían menos camino que hacer para llegar a Sevilla, pero no por eso salieron más tarde. Como siempre, al alba emprendieron el viaje en silencio y pronto llegaron a Castilleja de la Cuesta y de allí, al mediodía, entraron en Sevilla por el puente de Triana y contemplaron la Torre del Oro, que causó gran impresión a Juan por la cantidad de gente desocupada que la rodeaba. Dimas decidió alojarse en una venta que conocía de otras ocasiones, la Venta del Ecijano, donde los caballos estarían a cubierto, en establos convenientes y bien comidos y bebidos.

Una vez aseados y cambiadas las ropas salieron a pasear por las orillas del río mostrando ostentosamente sus dagas y pistolas y Dimas, además, su florete. Se descargaba un barco de unos cien toneles que había llegado de la Nueva España. Traía barras de plata que cargaban en carros tirados por mulas y llevaban a la Fábrica de Moneda para su inmediata transformación en reales de plata. Habían formado una cadena de descargadores desde el barco al carro, protegida a ambos lados por espadachines cuyo aspecto no invitaba a acercarse. Los descargadores entregaban las barras de plata al siguiente y cantaban con buen compás esta saloma:

*Cuando termine esta carga*
*Estaré con mi morena,*
*Que mi cola tengo larga*
*Y mi cántara está llena.*

Fueron paseando por la orilla del Guadalquivir y se pararon junto a una nao que cargaba barriles de vino, y a su lado otra nave llenaba su bodega con barriles de aceite de oliva. Las campanadas de la catedral les fueron orientando hasta sus aledaños y en el transcurso de aquel paseo pudieron con-

templar algunos talleres artesanales de guantes de todo tipo de tejido, de ropas tanto para hombres y militares como para mujeres, pequeñas forjas donde componían espadas y floretes, tiendas de encuadernación de libros y patios donde se fabricaba el jabón. Todo aquel revoltijo de oficios tenía desorientado a Juan. No había visto nunca tanta y tan variada actividad. En Venecia la actividad estaba más ordenada.

Cuando llegaron a las gradas de la catedral el gentío se hizo multitud. Destacaba el griterío de los pregoneros que ofrecían sus mercancías. Dimas ofreció sus manos a José y a Juan para que nadie se perdiera entre aquella turba y entre brincos y empujones consiguieron retornar a la Venta del Ecijano. En la cena Dimas explicó que el objeto del viaje radicaba en confirmar ciertas cargas para Canarias y también en vender algún centenar de esclavos. También pensaba visitar con Juan y José al piloto mayor de la Casa de Contratación, don Alonso de Chaves, para presentar a su nuevo socio, el joven piloto mallorquín. Siempre era bueno conocer a un personaje tan importante. Juan esperaba con ilusión conocer al autor del libro *Espejo de Navegantes*, que la familia de Dimas le había regalado en Navidades.

Al día siguiente Dimas recomendó a José y a Juan que no se separaran por ningún motivo y que estuvieran de vuelta en la venta antes del anochecer. Les dio unas monedas a cada uno por si querían hacer algunas compras y se despidió hasta el anochecer.

Decidieron visitar la catedral desde las primeras horas de la mañana y allí se toparon con los vendedores callejeros llamados regatones. Estos, a diferencia de los pregoneros, mostraban su mercancía y regateaban hasta fijar el precio con el comprador, y su beneficio estaba en la diferencia entre el precio de compra y el precio de venta. La mayoría de las

mercancías procedían del robo, por lo que el beneficio era del ciento por ciento. Los pregoneros, en cambio, disfrutaban de una licencia de trabajo del Concejo y «cantaban» la mercancía de sus clientes, y si lo vendían ganaban el dos por ciento, con un máximo de cien maravedíes.[7] Eran unos «honrados» vendedores reconocidos por su honestidad. Solo existían en aquellos días catorce licencias para este oficio, pero entre la venta y la catedral vieron más de diez de ellos, con lo que seguramente existirían otros muchos que practicaban la competencia ilícita.

Juan Griego, moreno con ojos muy negros y robusto, y José Niño con el pelo castaño y ojos claros entre verde y tierra, alto y fibroso, hacían una pareja que para las mujeres no pasaba desapercibida, y en cuanto salieron de su visita de la catedral, un ejército de alcahuetas se ofreció para llevarles junto a las más jóvenes y bellas mujeres recién llegadas de mil orígenes diferentes. Como quiera que siguieron su camino sin siquiera preguntar ni el precio ni el lugar, la oferta se trocó hacia imberbes mocitos. Ni José ni Juan se dignaron a contestar a las celestinas y esto las enfureció un tanto, por lo que comenzaron a insultar a los dos amigos con imprecaciones soeces, tildándoles de invertidos y arrojándoles chinas y tierra. Tuvieron que salir por piernas y, cuando se habían alejado lo suficiente, se encontraron en una zona donde se hacían juegos de manos con barajas, se apostaba a la carta más alta y, si por curiosidad se paraban, eran tales las ofertas de juego que al fin decidieron marcharse de aquella zona. Volvieron a los muelles del Guadalquivir, pues allí parecía que se encontraban más en su ambiente. Se sentaron en un muelle de madera por donde pasaba mucha gente y escucharon conversaciones que eran difíciles de entender. José y Juan se miraron preguntándose qué era lo que aquella gente

«chamullaba». Un viejo pescador de caña que tenían al lado les preguntó:

—¿Qué, sus mercedes no entienden lo que dicen, verdad?

—Cierto. No sabemos lo que dicen.

—Hablan en una jerga carcelaria. Al dinero le llaman «sangre», a los vendedores del mercado «pececitos», a los grandes comerciantes «peces gordos», al burdel le llaman «aduana». También utilizan esta palabra para indicar el lugar donde depositan el botín del robo. Al trabajo le llaman «la cocina» y a un aro de monedas de plata le llaman «pelota». Podría ir diciendo muchas más palabras, pero sería el cuento de nunca acabar. Todos los que así hablan son antiguos o recientes presidarios y son ladrones o maestros del robo. Detrás de esa capilla, en el corral, se dan clases de robo. Las madres envían a sus hijos a que aprendan a robar y pagan para entrar, y luego hay que dar a los maestros una parte del botín. Así es Sevilla ahora. Antes vivíamos más tranquilos y nos conocíamos casi todos. Yo siempre estoy en el muelle pescando desde que se me torció la espina. Ahora ya no puedo cargar en los barcos. Durante muchos años pertenecí al grupo del conde de Puñoenrostro. Él era un buen patrón y nosotros vivíamos bien. Entonces solo había quince organizaciones de carga y una de ellas era la del conde. Ahora hay unas veinte, y como cada día llegan barcos más pequeños porque hay menos calado en el Guadalquivir, hay menos carga para descargar y las peleas son constantes. La vida es dura. Se maneja dinero pero hay que pagar impuestos caros como el de almojarifazgo sobre el valor de lo que llega, de lo que se descarga y la alcabala sobre toda venta.[8] La vida de Sevilla es dura para los viejos y para los pobres.

Mientras el viejo pescador les ofrecía estas informaciones, oyeron unos gritos y algunas llamadas de ayuda. Miraron el

lugar de donde venían y vieron que dos hombres subidos al pescante de un coche de caballos, con las navajas abiertas, amenazaban a los palafreneros, a los que mantenían inmóviles, impidiéndoles proteger a su señor.

—Son ladrones. Y de los peores. Los conozco —dijo el viejo pescador.

Otro sujetaba a los dos caballos del tiro y tres más intentaban hacer salir del coche a alguien que forcejeaba para evitarlo, cada vez con menos posibilidades de conseguir su propósito. José y Juan, al ver que entre varios por fin arrastraban al ocupante del coche y le daban patadas, se miraron y, sin pensarlo más, fueron en su ayuda. Sacaron de sus cintos las pistolas y las dagas y, al verlos en esa actitud, los que retenían a los cocheros advirtieron a los que maltrataban a la persona que estaba en el suelo, quienes se volvieron hacia Juan y José. Eran tres y tenían las navajas listas, pero no tenían pistolas. Tres contra dos. José hizo un gesto de ataque con la daga en la mano derecha y la pistola en la izquierda, y consiguió sujetar del cuello a uno de ellos poniendo la daga en posición de punta. Tiró el ladrón la navaja y en ese momento se oyó un disparo, y uno de los atacantes se agarró los glúteos gritando de dolor y cayó al suelo. El ocupante del coche, al verse libre, había conseguido sacar la pistola y disparar a uno de los tres ladrones. Uno desarmado, otro en el suelo y un tercero indeciso siguieron el camino de los otros tres que habían inmovilizado a los dos criados del caballero.

—Soy Wolfgang Fugger[9] —les dijo con pronunciado acento tudesco—. Les agradezco su ayuda. No sé lo que me hubieran hecho esos desalmados sin su intervención.

Era un hombre joven. No tendría más de veinticinco años, y era rubio, alto y fuerte. Iba muy bien vestido, aunque sus

calzas estaban hechas jirones y en su pantorrilla mostraba trazos de heridas con restos de sangre.

—Yo soy José Niño y este es mi amigo Juan Gros, ambos pilotos de profesión, de Palos de Moguer. Estamos aquí por negocios de nuestro amo. Este señor que estaba pescando nos advirtió de que esos individuos eran ladrones.

Wolfgang se acercó al viejo y le dio unas moneda de plata que el pescador agradeció con grandes reverencias. Por las ropas y el nombre debía de ser un personaje conocido, pensó José. Charlaron unos instantes y Wolfgang les rogó que le acompañaran a su casa, pues deseaba comer con ellos y devolverles el favor. José y Juan no necesitaban nada, pero tanto insistió el caballero alemán que terminaron aceptando la invitación. Montaron los tres en el coche y pronto llegaron a una magnífica mansión situada al este de Sevilla, a orillas del Guadalquivir, rodeada de un alto muro de piedra pero con salida a un muelle del río.

Cuando llegaron había mucha gente en el comedor de la casa, pues parece ser que celebraban alguna reunión importante de negocios. Wolfgang consideró más adecuado comer en una salita separada y allí, viendo que José y Juan desconocían quién era él, les explicó que su familia era banquera y que en varias ocasiones habían prestado dinero al emperador Carlos para sus guerras. También colocaban su propio dinero en empresas de la Nueva España y sobre todo explotaban en exclusiva todas las minas de cinabrio en Almacén. Él estaba en Sevilla desde hacía cuatro años trabajando en la banca de la familia. Juan y José quedaron asombrados. Su defendido era uno de los hombres más ricos de Sevilla y eso siempre era bueno. Les ofreció la misma comida que se estaba sirviendo en la sala principal y que consistía en pollo al limón, champiñones salteados con especias, carnero al perejil, em-

panada boloñesa, paté de peras, hipocrás y para terminar mazapán, cardamomo y anís. Todo regado con vino de garnacha, rebajado al gusto de cada uno. Al final de la comida mandó a un criado que trajera unas pulseras para varón, en plata, con la inscripción «Wolfgang Fugger a su amigo. Casa de Mónaco (Munich) Sevilla» que entregó a cada uno. Este gesto les dejó anonadados. Juan nunca había sido invitado de esa forma y José tampoco. Siguieron charlando de sus recíprocos negocios y al marcharse Wolfgang pidió a Juan que le mostrase su pistola y al verla sonrió. Llamó a su criado y le pidió que trajera dos magníficas cajas de madera con incrustaciones de ébano, adornos de plata y cerradura de bronce con su llave, cada una con una pistola nueva, de excelente vitola, que regaló a sus salvadores. Luego les hizo subir a la berlina y dio orden a los cocheros de que llevaran a sus amigos a la Venta del Ecijano. Y abrazándose con entusiasmo se despidieron.

Avanzaba el crepúsculo cuando llegaron a la venta donde esperaba Dimas, un tanto inquieto por la tardanza de sus dos «ahijados». Se despidieron de los cocheros y José y Juan se interrumpían para relatar a Dimas lo sucedido.

—Es de lo mejor que os podía suceder. Los Fugger son riquísimos y conceden todo el dinero que precises, siempre que aportes garantía.

Luego inspeccionaron las pistolas alemanas y las pulseras y complacidos se fueron a cenar algo ligero porque a la hora de comer se habían hartado. Antes de acostarse, Dimas les anunció que el señor Alonso de Chaves, primer cosmógrafo de la Casa de Contratación, les recibiría al día siguiente a las once de la mañana y con esta nueva se durmieron los tres.

Al día siguiente, acicalados y vestidos con sus mejores galas, Dimas, José y Juan tomaron un coche de caballos que les

llevó a la Casa de Contratación, donde a las once de la mañana debían rendir la concertada visita a don Alonso de Chaves.

Durante el camino, Dimas explicó a sus dos protegidos que don Alonso era un antiguo amigo de juventud y que juntos habían navegado en dos ocasiones en la ruta a Canarias en sus años mozos.

—Don Alonso es sevillano y tendrá unos siete u ocho años más que yo, y su principal característica es su innata bondad. Yo estoy seguro de que si le manifestara mi intención de conseguir para vosotros la cédula de pilotos de la Armada de Indias, me la concedería sin más requisitos que mi palabra sobre vuestra competencia y conocimientos navales. Pero desde el mes de septiembre del año pasado le obligan a examinar a los pretendientes a pilotos en la misma Casa de Contratación; antes lo hacía en su propia casa, en presencia de un cosmógrafo y dos pilotos. Es decir, las circunstancias han cambiado y ahora todo es más difícil y costoso. Mostraos respetuosos y cuando llegue el momento se acordará de vosotros. Yo me ocuparé, en su momento, de que se acuerde. Se rumorea que pronto sustituirá a Sebastián Caboto como piloto mayor, quien ha traicionado a la Corona y ha pasado al servicio de Inglaterra. Don Alonso de Chaves es un sabio y las mejores cartas de navegar son las que él confecciona. Solo un verdadero sabio como él ha podido redactar el *Espejo de Navegantes*.

Llegaron a tiempo a la Casa de Contratación, que se encontraba frente a la catedral y, cuando Dimas se anunció, a los pocos instantes apareció en persona el propio don Alonso, que abrazó con efusión a Dimas y saludó a José y a Juan. Los hizo pasar a una estancia llena de planos, cartas y globos terráqueos y sentados en una mesa formuló una serie de pre-

guntas que Dimas fue contestando una por una. Luego Dimas presentó a su sobrino José Niño y dijo de él que era un excelente piloto de la carrera de Canarias. Le tocó el turno a Juan Gros, a quien presentó como un recomendado de un agente de comercio de Venecia que tenía acogido en su propia casa. Los antiguos amigos siguieron charlando sin preferencia ni orden y, tras advertir las numerosas interrupciones de los subalternos de don Alonso, Dimas determinó dar por finalizada la reunión, no sin antes entregar un pequeño saco y decir:

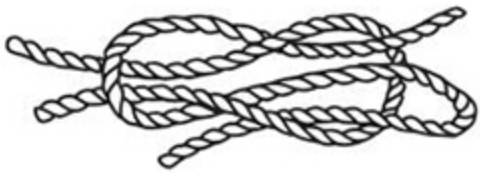
—Me he permitido ofreceros un par de faisanes confitados de Palos, espero que os complazcan, con un pequeño óbolo para ayudaros en vuestros trabajos cosmográficos —y uniendo el gesto a las palabras entregó a don Alonso el pesado saco que portaba.

—Siempre seréis el mismo generoso Dimas. Muchas gracias, amigo.

Y así se despidieron, los tres con grandes reverencias con las gorras en la mano.

Cuando se hallaban en la calle, Dimas aclaró a sus protegidos que el saco con los faisanes contenía también dos pesados lingotes de plata.

Al día siguiente, una vez cumplidos los objetivos del viaje, retornaron cabalgando camino de Palos de Moguer.



# Capítulo IV

## Cabo Verde

Habían convenido que José Niño hiciera las guardias de las seis de la tarde y de las seis de la mañana y que el aprendiz de piloto, Alonso Sánchez y él, Juan el Griego, lucieran las de las doce de la noche y las del mediodía. Lo cierto es que Juan no había tenido mucho tiempo para pensar. Tras su fuga de Tabarqah, robando la nave en la que ahora navegaba, su salvamento por la familia Alaminos con el *Punta Umbría*, la reparación y transformación de «su» nave *La Rábida*, el viaje a Sevilla, que fue como un viaje iniciático, y la preparación del comienzo de la campaña de navegación, no tuvo mucho tiempo, esa era la verdad, para ordenar sus pensamientos. Demasiadas cosas trascendentales en muy poco tiempo, pensaba Juan. Los acontecimientos le habían llevado de un sitio para otro sin que él lo hubiera planeado. Una sola mentira. Él era griego, no español de Palma de Mallorca. Pero ahora no podía volverse atrás. No sabía si el azar le protegía o le perseguía. La vida, llena de torbellinos que te succionan, no es fácil. Hay que estar muy alerta. Una mala decisión y tu estrella te abandona. Podía ser la virgen de Prevenzana o el espíritu de Joan Gros que le protegía. Así cogitaba Juan desde la borda de *La Rábida*, mientras Alonso Sán-

chez, Alonsito, el aprendiz de piloto, se quedaba al timón, dando la espalda a la estrella del norte. Todos dormían y la noche era apacible y poco ventosa. La nave justo hacía los tres nudos y medio. Los tres marineros de guardia dormitaban en cubierta, apoyados y resguardados por el casco del bote. A lo lejos, por babor, se podía vislumbrar con ayuda de la luna, las tierras de berbería. Todo iba bien. Era la primera vez que Juan salía del Mediterráneo. Nunca había visto la estrella polar tan baja. «Mañana con el astrolabio de Juan Gros tomaré la altura del sol y veremos dónde estamos», pensó Juan.

Desde que volvió de Sevilla comenzó a sentirse otro hombre. Conocía el peso de la responsabilidad. Debía defender su nueva identidad. No siendo español no podía navegar a las tierras conquistadas por Castilla. Dimas le iba informando de todo lo que iba ocurriendo. Cómo estaban los trabajos de acondicionamiento del barco. Cómo los tripulantes contratados por Alonso Sánchez iban llegando. Cómo y cuándo se cargarían las barras de plomo y las chapas de cobre. Pasó el final de febrero y el principio de marzo en estos afanes para su barco y también para los otros tres, el *Punta Umbría*, el *Isla de Saltes* y el *Laguna de Portil*. Dimas le informaba como socio y esto le convertía en responsable. No hacía comentarios porque Dimas sabía lo que hacía y a él le parecía bien así.

A última hora, Dimas le dijo que era hora de mejorar a José Niño y que el maestre contratado por Sánchez, un tal Tomás de Gazules, iría como maestre del *Punta Umbría*, que hacía la ruta de Cartagena con barras de plomo. José se entendía bien con Juan y así ambos estarían más a gusto juntos en *La Rábida*. La noticia sorprendió a Juan, pero reconoció que ir con José le gustaba.

—José está al tanto de todo. Hace dos años hizo dos viajes conmigo y es bueno como mercader, te ayudará —le dijo Dimas a Juan.

El barco, bien cargado con barras de plomo y chapas de cobre, iba bien estibado y navegaba boyante. Se le había añadido un pequeño castillo de proa y una toldilla a popa bajo la cual estaban las chupetas o camarotes que Juan había deseado. Una para José y otra para él. Se había cambiado el velamen y en el palo trinquete se había instalado una verga con su vela cuadra. En el palo mayor, ondeaba otra vela cuadra y en el mastelero otra más pequeña. Solo en el palo de popa o mesana quedó la vela triangular. A proa se le había añadido un bauprés, con moco, para el foque y el contrafoque. Se respetaron los cinco remos por banda que traía el bajel porque a remo era más fácil remontar ríos y maniobrar en pequeñas radas. Eso sí, se le añadieron cuatro culebrinas, dos por amura y dos por aleta, para disuadir a los ladrones de barcos. De lejos, *La Rábida* parecía un jabeque redondo, si no fuera por su proa y popa que eran lanzadas, y solo por esto se podía deducir que la nave tenía un origen árabe. Con todo, el jabeque tenía 21 metros de eslora, 15 de quilla, 6,6 de manga y 2 metros de puntal y cargaba 100 toneladas.

Aunque Dimas recibió de Alonso Sánchez una tripulación completa de dieciocho hombres, consideró que ya que era el primer viaje de José y Juan en *La Rábida* lo más conveniente era incluir gente conocida y de confianza en los puestos de responsabilidad, y de acuerdo con José Niño la tripulación quedó formada de la siguiente forma:

Maestre piloto: José Niño, 24 años.

Piloto armador: Juan Griego, 20 años.

Aprendiz de piloto: Alonsito Sánchez, sobrino de Sánchez de Niebla, 18 años.

Contramaestre: Domingo Morales, antiguo contramaestre del *Punta Umbría* con José Niño, 50 años.

Carpintero: Ramón Romero *el Garlopa*, 40 años.

Velero: Blas Tejero, de Palos, 35 años.

Armero: Oscar Rascón, 36 años.

Físico cirujano: Pablo Cantero, 47 años.

Cocinero: Damián Bermejo, 45 años.

Grumete, marmitón y remero: Julián Bernal, 16 años. Soldado remero: Pedro Méndez de Moguer, 25 años. Soldado remero: Santiago Aldaba, 28 años.

Y los seis marineros remeros: Víctor Santana, grumete de 16 años; Martín Saramago, de 30 años; Andrés Pereiro, de 28 años; Hernán Oeiras, de 30 años; Sancho Barreiro, de 27 años, y Rodrigo Reliquia, de 32 años. Todos tenían su mote.

Estos dieciocho hombres componían la tripulación de *La Rábida*. Los seis primeros eran conocidos unos de otros porque ya habían navegado en las naves de Dimas Alaminos.

Juan se sentía seguro, orgulloso y hasta un tanto arrogante.

Salieron de Palos ayer, día 18 de marzo de 1552 a remo, pues hasta las primeras horas de la tarde no levantó el viento. El 19 al mediodía todos celebraron la onomástica de José Niño, el Maestre de a bordo. El maestre dio permiso al cocinero Damián Bermejo *el Rojo* para servir doble ración de aguardiente de caña a la tripulación.

—No hay que ser «roñoso», pero tampoco hay que pasarse. Lo importante es que la gente se ponga contenta y no pase de ahí —dijo José a Juan.

Diez días pasaron hasta que dieron vista por la proa a la isla de Lanzarote. Navegación tranquila y sin sobresaltos. José con su ballestilla y Juan con el astrolabio tomaban la altu-

ra del sol al mediodía los días claros, y los errores con la estima, con el punto de fantasía, eran de pocas millas. Nadie les había molestado, aunque más de una vez se pusieron en guardia, con todos los remeros en sus puestos y los soldados en las culebrinas, al ver aparecer miserables embarcaciones moras que tanto podían ser de pesca como de robo. Pero cuando estaban a la vista se desviaban y dejaban tranquila a *La Rábida*. Juan aprovechó el buen tiempo para estudiar con José las cartas que este había llevado.

—Aquel monte que vemos es de la isla de Lanzarote. Daremos quince grados a estribor y llegaremos derechos a Las Palmas. Desde aquí hay que hacerlo así —indicó José a Juan. Este tomó buena nota en su cuaderno, así como de todas las observaciones que José le hacía.

Al día siguiente atracaron en un muelle de Las Palmas que pertenecía al mercader que recibía las chapas de cobre y las barras de plomo. Decidieron esperar al día siguiente para realizar la descarga y aprovecharon la tarde para visitar la ciudad en compañía del importador. Se veían en los muelles muchos esclavos negros que cargaban y descargaban las embarcaciones que llegaban y salían.

Después de la cena José le dijo a Juan:

—Garlopa, Tejero y yo vamos a ir a un burdel donde hay unas mujeres mulatas que son fuego condensado. ¿Quieres venir con nosotros?

—Desde luego —respondió decidido Juan.

No era la primera vez que Juan iba a estar en un burdel. En Tabarqah, aunque tenía poco dinero, había frecuentado los tres que existían, y una *qahbatun* (prostituta) le tenía prohijado y le daba dinero de vez en cuando. Así que su respuesta fue inmediata porque conocía ese terreno. En el bur-

del de Las Palmas conoció a una mulata mezcla de olof de Senegal y portugués de Madeira, llamada Zhara, que le trastornó el seso. La visitó los tres días que estuvieron en Las Palmas, y el físico Pablo Cantero hubo de darle una pócima mezclada con la sidra que le tuvo retenido a bordo durmiendo hasta que se hicieron a la mar. Cuando despertó seguía teniendo mucho sueño, pero al verse en la mar, hizo un esfuerzo, se sobrepuso y cumplió con sus guardias. No quiso preguntar a José por qué había dormido tanto por temor a una respuesta razonada. Lo mejor era dejar seguir el curso de los acontecimientos. Tuvieron vientos favorables de popa y al octavo día, con un resto de barras de plomo y mucha piedra de cantería en las bodegas[10] que cargaron en Canarias, fondearon en la isla de Santiago, situada en medio de las otras once islas del archipiélago de Ríos de Guiñé de Cabo Verde: las islas de Sal, Boa Vista, Maio, Fogo y Viana (actualmente isla Brava). Más al norte están las llamadas San Antonio, San Vicente y Santa Luzía. Pero la isla de Santiago, donde echaron el ancla, está a dieciséis grados norte a una distancia de mil quinientas millas de Castilla y de trescientas de tierra firme en África.

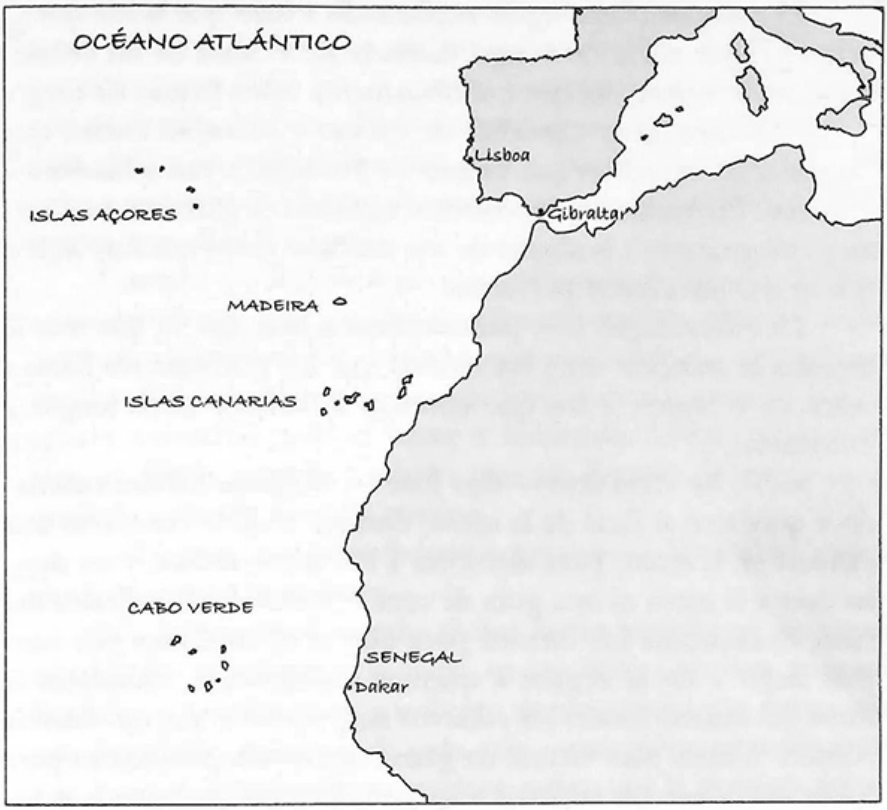
Antes de fondear, entre José y Domingo, el contramaestre, que ya conocían estas islas de otros viajes, explicaron a Juan que en esta isla hay una pequeña población llamada Nome de Deus (hoy es la capital, llamada Praia), con un puerto amplio orientado al mediodía.

—El pueblo tiene su obispo y unas treinta casas de piedra, habitadas por portugueses casados, unos con mujeres blancas de Portugal y otros con mulatas o negras de África. El resto de los edificios son casas de adobe con techos de forraje. Los hombres prefieren mucho más a las negras y mulatas que a sus mujeres portuguesas, ya que el comercio con estas

mujeres es mucho menos nocivo y más placentero, porque estas mujeres dicen que son de un natural más fresco y más sano. Las portuguesas no pueden conservar la salud en este clima ni un solo día. Generalmente los portugueses viven alejados de la costa buscando el frescor de las laderas de las montañas, de las que descienden cuando los barcos que llegan ofrecen negocios. Abundan unas palmeras que dan un fruto como la cabeza de un hombre y que ellos llaman *cochos* (cocos) y comúnmente «nuez de la India». Aprecian también el frescor de otro árbol con hojas muy verdes y grandes y que pueden cubrir a una persona bajo su sombra. Da unos frutos tan grandes como la palma de la mano que ellos llaman bananos y son gruesos como un pepino. Tienen un pellejo liso, espeso y duro y lo pelan como nosotros pelamos los higos. Se come lo que hay en su interior, que es de un gusto azucarado y resiste al diente como un melón maduro, pero más seco y sin jugo. También los comen asados y cocidos a la brasa como las peras y luego les echan un poco de vino blanco y queda una colación realmente cordial y de buen sabor.

Cuando llegan las lluvias, a partir de mayo, pescan todo tipo de peces en gran cantidad, pero hace falta salarlos o comerlos enseguida, ya que no pueden conservarse más de dos ampolletas (una hora) fuera del agua, a causa de la intemperancia y el calor del aire. Hay que evitar que el destello de la luna no incida sobre el pescado porque esto lo pudre inmediatamente, hasta el punto de que no es bueno para nada, salvo para dárselo a los esclavos negros que lo comen con naturalidad, como nosotros el pescado fresco, porque tiene más gusto, que es lo que ellos buscan. A decir verdad, estas porquerías les causan numerosas enfermedades.

El contramaestre siguió explicando a Juan que la isla que se veía a lo lejos era la de Fuego, llamada así a causa de un volcán, como en Tenerife, del que continuamente salen llamas de fuego.




Islas atlánticas.

—Tienen gran cantidad de cabras y salan su carne, que venden a las carabelas que vienen de Portugal y van a Madeira y Canarias. Probablemente nosotros también cargaremos esta carne y compraremos la algalia de los muchos gatos que hay aquí y que se usa para hacer perfumes.

Le interrumpió José para explicar a Juan que lo que más le llamaba la atención eran los monos que los portugueses lla-

man macacos o bujíos, a los que enseñan a bailar y otros juegos y bufonerías.

—Yo he visto uno —dijo José—, al que le habían enseñado a quedarse al final de la mesa, durante toda la cena, con una candela en la mano para alumbrar a los que cenaban, y no dejaba caer a la mesa ni una gota de cera. Cuando sentía el calor del cirio, chasqueaba los dientes para que se le cambiara por otro más largo y no le llegase a quemar sus manitas. Alumbran la mesa del mismo modo los esclavos negros, mientras sus dueños comen. A estas islas vienen un gran número de mercaderes para hacer negocios con esclavos y todos debemos obedecer la autoridad del gobernador portugués, ya que en estas islas no hay más que portugueses, negros y los mulatos nacidos de una madre negra y un padre portugués o de cualquier hombre blanco. Hay también esclavos negros emancipados. Unos son frailes que siguen al obispo portugués y en ocasiones intervienen con los compradores como intermediarios o traductores en tierra firme de África, en Os Ríos, a donde iremos si no encontramos suficientes esclavos aquí. Y los demás hacen oficios diferentes como curanderos, pescadores o campesinos.

José traía de Palos doblones de oro y letras de crédito suscritas por los comerciantes de Lisboa que Dimas le había entregado y con las cuales pensaba pagar los esclavos. También portaba cincuenta licencias de las llamadas de «cuarto», que permitían sacar esclavos de las islas sin señalar el destino. Estas licencias, que eran concedidas por la corona portuguesa, se podían conseguir en Sevilla, Lisboa o Faro y costaban dieciséis escudos de oro cada una, y se comerciaba con ellas como si fuera dinero constante y sonante, en el caso de que no se consiguieran los esclavos negros que ellas permitían.

Cuando *La Rábida* llegó a la gran rada de Nome de Deus, se encontró con que los dos muelles de madera estaban ocupados por otros bajeles y tuvieron que conformarse con echar el ancla y fondear en cinco brazas. José ordenó echar el bote al agua y arranchar todo el barco y baldearlo. Luego Pablo Cantero, el físico, mandó rociarlo con un líquido de color verde desde la cubierta hasta la sentina.

—Es para evitar las fiebres cuartanas —dijo Pablo, ante la inquisitiva mirada de Juan.

No habían transcurrido ni dos horas cuando un personaje estrafalario se acercó a la nave en un bote con dos remeros. Portaba en la cabeza un sombrero de terciopelo con varias plumas de colores, una capa de seda rosa y unas calzas también rosas, y se hacía acompañar de un esclavo negro que le protegía del sol con una sombrilla. Colgando de su mano sostenía un bello rosario de cuentas verdes del que no se despegaba ni un momento.

—Soy Antunes, Bazilio Antunes, mercader. ¿Quién de ustedes es su excelencia el maestre José Niño?

—Soy yo, para serviros. Este es mi socio Juan Griego y este señor es el físico, Pablo Cantero. Pasemos a mi cámara y estaremos protegidos del sol —dijo José.

Entraron los cuatro en la chupeta del maestre y allí se refrescaron con sidra y unas copas de aguardiente de caña. Bazilio comenzó su disertación explicando que los precios de los esclavos que él tenía y que eran del río Senegal habían subido un diez por ciento desde la última vez que Dimas estuvo allí, hacía dos años. José se levantó y le dijo al mercader:

—Tengo mucho gusto en invitaros a cenar esta noche, pues mañana mismo saldremos para la isla de Palma, hoy en

Senegal, donde los precios son más razonables.

Aquella declaración fue el principio de unas negociaciones que ante el asombro de Juan terminaron muy amistosamente, ya que se acordó un precio que solo superaba al del año anterior en un tres por ciento, en el caso de que cada esclavo hombre pesara más de ciento sesenta libras y cada mujer más de ciento veinte libras. En caso contrario, se descontaría un diez por ciento por cada diez libras de menos, reservándose el derecho de rechazar a los esclavos que presentasen síntomas de enfermedad o de estar en mal estado.

—Vendré con mis capataces con cincuenta esclavos, diez mujeres y cuarenta hombres, pasado mañana a esta hora. Los tengo en mi quinta en muy buenas condiciones. Tenga su excelencia el bote en el agua para poder embarcarlos rápidamente. Yo tendré otra embarcación para ir más rápidos en el traslado. Tened preparada la bodega para el alojamiento, separados, de las diez mujeres y los cuarenta hombres. Son todos muy pacíficos. Conmigo llevan un mes desde que los compré. Conviene que también tengáis lista la comida y el agua del día. Si deseáis comprar comida para la travesía yo podría vendérosla.

Acordaron comprar cien raciones de mijo. El aceite de oliva y la sal la traían a bordo y había suficiente.

Acompañaron a Bazilio Antunes y al esclavo del parasol a su bote y se despidieron hasta dos días después. Luego José convocó a Juan, a Sánchez el aprendiz de piloto, a Morales el contramaestre y a Rascón, el maestro armero, para componer la guardia a bordo, pues al día siguiente era día libre y algunos podrían desembarcar en Nome de Deus, aunque advirtió que quería una permanencia a bordo, en todo momento, de la mitad de la tripulación.

—Aquí hay buena y mala gente y hay que estar prevenido de la mala —dijo José a los reunidos.

Durante el día libre cargaron agua en abundancia y compraron alimentos y frutas frescas y legumbres, así como mucha carne salada de cabra, y desde el barco los que estaban de guardia pescaron mújeles y dorados en abundancia.

En tierra José, Juan y el físico Pablo Cantero fueron a la catedral, saludaron al obispo y dieron una pequeña limosna para las obras pías.

—Conviene estar a bien con los curas. Esto me lo enseñó Dimas —dijo José.

El obispo era oriundo de Santarem, y después de haber recibido el donativo se volvió expansivo y les explicó que aquellas islas eran tierra de «degradados, presidiarios portugueses et mulleres de mala vida» que habían sido abandonados por las naves de Diogo Afonso casi cien años atrás, juntamente con cabras, corderos, cerdos y gallinas, para que fueran colonizando espontáneamente y procreando y al cabo de algunos años se pudieran instalar honrados colonos lusitanos, mientras él y sus carabelas dieron rumbo a tierra firme de África.

—Así que sus excelencias castellanas lamentarán el estado depauperado de las buenas costumbres, pías y religiosas, de las que disfrutamos en Portugal y vocés en Castilla, por lo que os pido perdón, pero ya sabéis, de casta le viene al galgo, y nunca se quita del todo el pelo de la dehesa y de tal palo tal astilla.

Se despidieron del religioso y se dedicaron a visitar la población, cosa que hicieron en muy poco tiempo. José se impacientaba porque no había conseguido vender las piedras de cantería. Caminando hacia los muelles se encontraron

con esclavos que estaban construyendo un muelle de piedra y José preguntó por el principal, que era un cantero de Faro, al que le ofreció las piedras. El de Faro prometió ir a bordo para ver las piedras y con esta posibilidad y un tanto aburridos de pasearse entre negros volvieron a la playa, donde se embarcaron en el bote y volvieron a *La Rábida*.

Domingo, el contramaestre, le dijo a José que el agua y los alimentos estaban ya a bordo y que solo faltaban cuatro marineros, que pronto volverían, como así fue.

Al día siguiente apareció el cantero de Faro y después de inspeccionar las piedras decidió quedárselas, previo regateo del precio. Las piedras vendidas pesaban 7.600 libras, es decir, el peso estimado de los cincuenta esclavos, con lo cual José quedó tranquilo respecto a la estiba de *La Rábida* y así se lo explicó a Juan. En diez viajes del bote dejaron las piedras en la playa y se dispusieron a recibir a Bazilio Antunes con su mercancía de ébano humano. No lejos de *La Rábida*, otra embarcación mayor estaba embarcando un centenar de esclavos entre los gritos y maldiciones de los contramaestres y el restallar de los látigos, rebenques y fustas de los capataces, ante la triste mirada de la tripulación de José Niño, Juan entre ellos.

Hacia las dos de la tarde comenzaron a ver llegar a los cincuenta esclavos que iban a embarcar en *La Rábida*. José, Juan y Pablo Cantero saltaron al bote y fueron a recibir a Bazilio Antunes y a sus gentes. Se saludaron y comenzaron los preparativos de embarque. Bazilio se hacía acompañar por diez capataces provistos de fustas unos y de arcabuces otros. Los esclavos tenían buen aspecto, tanto hombres como mujeres, no presentaban ni heridas ni malformaciones y todos tenían los dientes en buenas condiciones y denotaban que estaban alimentados convenientemente. Mientras, Pablo Cantero ins-

peccionaba «la mercancía» y procedía a que los esclavos hicieran ciertos movimientos con piernas y brazos mientras les tocaba la frente, tanto a ellos como a ellas, con el dorso de la mano por si tenían fiebre. José entretanto departía con Bazilio, ante la presencia de Juan, sobre la forma de pago. Los esclavos, muchos de ellos completamente desnudos, estaban atados por los tobillos en grupos con unas cuerdas que apenas les molestaban. Mostraban una apariencia pacífica y algunos hasta parecían sonreír. Ninguno de los capataces necesitó ni gritar ni usar la fusta. Los esclavos permanecían sentados en la arena tranquilamente, como si ya hubieran vivido aquella circunstancia con anterioridad, y mostraban todos ellos en el omoplato izquierdo una marca hecha al fuego y ya cicatrizada, con lo cual José y Pablo se evitaron la penosa labor de tener que marcarlos.

—¿Dígame, señor Bazilio, qué significa la marca de la espalda? —le preguntó José Niño.

—La marca consiste en una A de Antunes y dentro del triángulo interior de la A, una B pequeña de Bazilio. Está hecha, excelencia, con marcador de plata y le puedo asegurar que no se enconó ni una sola.

Luego, dirigiéndose a Pablo Cantero, José preguntó en voz alta:

—¿Hay alguno o alguna con falta de peso?

—No, no hay ninguno. Todos están bien.

—Sea sincero, señor físico —le recriminó Bazilio—, son todos de la raza olof y son los más fuertes de todos los esclavos que vocé ha podido admirar nunca. En mi quinta tengo unos ciento cincuenta más. Son poco salvajes y algunos practican la religión de Mahoma, y además de su jerga, algunos hablan árabe.

Cuando Juan oyó estas palabras, preguntó en árabe al que tenía delante si les gustaba viajar en barco y varios respondieron que se mareaban. Juan luego les dijo que les iban a tratar bien y que les iban a vender a amos muy buenos. Uno de ellos le respondió que el señor Bazilio les había dicho que pronto serían libres.

Sin problemas de peso ni de salud y acordado el precio de la compra en cincuenta ducados,[11] los capataces portugueses que les acompañaron hasta la misma bodega de *La Rábida* procedieron a embarcar a los esclavos por cordadas en grupos de diez. Una vez a bordo se responsabilizaron de ellos el maestro armero y los dos arcabuceros, que los fueron ubicando en los espacios que les habían previsto en la bodega.

Antes del ocaso, los cuarenta esclavos y las diez esclavas estaban ya instalados y debidamente separados. El cocinero, Damián Bermejo, con su marmitón, el joven Julián Bernal, les dieron de beber toda el agua que quisieron y los alimentaron abundantemente con una mezcla de mijo con aceite de oliva y sal, hasta que quedaron aparentemente saciados.

Mientras tanto, José, Juan y Pablo ofrecieron a Bazilio y a sus diez capataces una suculenta cena a base de carne salada con arroz, bien regada con vinos de manzanilla. Bazilio, con las cartas de pago en el bolsillo, se mostró generoso y regaló a sus tres anfitriones tres rosarios como el que constantemente manipulaba. Con abrazos y promesas de volver a verse seis meses después, se despidieron unos de otros, y los de Nome de Deus fueron abandonando *La Rábida* con los vapores del vino de manzanilla en la cabeza y embarcaron en la lancha que habían traído.

—Cuanto menos tiempo estemos aquí, mejor. Que leven el áncora y nos vamos ahora mismo aprovechando el terral —ordenó José Niño.

Así se hizo, y en plena noche *La Rábida* se hizo a la mar.

Mientras *La Rábida* rodeaba la isla en busca del rumbo norte, el meollo de Juan no paraba de hacerse preguntas sobre los esclavos. ¿Eran seres humanos aquellos paganos? ¿Llegó para ellos la redención de Cristo? Si eran hijos de Dios, ¿cómo era posible que el Señor les hubiera dejado en tal nivel de retraso? ¿Podrían ir los esclavos al cielo? ¿Podrían los cristianos que compraban esclavos aspirar al cielo?

Mientras tanto el jabeque redondo buscaba la salida de la isla hacia el mediodía. Todo estaba en orden. Los esclavos dormían o descansaban y los que no estaban de guardia trataban de dormitar para estar despejados al alba y poder cumplir con la guardia hasta el mediodía. La noche sin luna dificultaba la visión nocturna y José no se atrevía a dar la orden de virar a estribor, hacia el norte. Viento de nordeste y a las dos horas de ruta ya se podían divisar en el horizonte de estribor algunas estrellas rojizas que delataban la franquía de la senda para llegar al archipiélago de las islas Azores. Era el único camino posible. El viento alisio no permitía otra ruta. Una vez que *La Rábida* viró hacia el norte, José Niño, tras dejar la isla a estribor, dijo alto y fuerte:

—¡Timoneles! Tenemos un viaje de más de mil seiscientas millas. Más o menos veinte días con los vientos alisios en la oreja derecha. Los tomaremos siempre, repito, siempre por la amura de estribor, tratando de ganar barlovento pero con mucho cuidado de no perder velocidad.

—¡Por la amura de estribor! —repitieron los dos timoneles que estaban en la caña.

—¡Contramaestre! Durante todo el viaje un vigía en la cofa y otro en el bauprés.

Hicieron falta dos singladuras para perder de vista las últimas islas del archipiélago de Cabo Verde. Cuando amaneció el primer día, el cielo se cubrió y comenzó a llover, pero como no había otra ocupación que mantener el rumbo, todos los que estaban libres lanzaron al mar unas guitas con anzuelos cebados y pronto la cubierta se llenó de dorados y pequeños bonitos, y sin que nadie los llamara los peces voladores iban aterrizando en cubierta. El cocinero, Damián Bermejo, estaba de buen humor porque aquellos pescados frescos le iban a permitir dar una sana comida tanto a tripulantes como a esclavos.

La navegación no era cómoda. Muchas rociadas venían por estribor y las olas del norte provocaban frecuentes pantocazos. Pero pronto todos se fueron acostumbrando a aquellos inconvenientes. Había bastantes esclavos mareados, pero otros pedían al contramaestre que les dejara ayudar como timoneles o vigías, y con el paso de los días había a bordo prácticamente una tripulación doble, de doble color. Las esclavas, siempre alrededor del cocinero, le ayudaban en los menesteres de la comida. Aquel primer viaje resultó agradable, pues hasta los negros tenían buen humor, buena salud y se entendían bien en árabe con Juan, a pesar de que este mantenía una cierta distancia con ellos. Fueron los propios esclavos y esclavas los que fueron «adoptando» a sus señores. Cada tripulante, con mando o sin él, tenía unos criados que le servían con gusto, desde coser la ropa estropeada hasta condimentar guisos desconocidos con los pescados y las aves marinas que entraban en los salabardos. De las diez esclavas, cuatro estaban embarazadas y las otras seis tenían dudas. Los tripulantes de más edad, de forma instintiva, protegieron a las futuras madres, y las otras, viendo que el trato era mucho mejor para las que estaban en estado de buena

esperanza, decidieron que debían practicar el sexo con frecuencia para alcanzar aquellas ventajas tan deseadas. Alguna vez José Niño comentaba con el veterano contramaestre Domingo Morales que aquella actitud podía tornarse contra la propia tripulación y que había que estar vigilante y evitar que la excesiva confraternización fuera a más. Pero como todos eran culpables de aquella situación, del primero al último, nadie osaba regular los contactos, a la luz de la luna o del sol.

Mientras tanto, la nave seguía navegando al norte por el meridiano de Sevilla de diecinueve grados oeste. José y Juan tomaron el primer día la diferencia de doce grados al oeste de la aguja del compás con la estrella polar y determinaron mantener aquella diferencia que les llevaría derechos a las islas de las Azores. En ocasiones los vientos soplaban con fuerza y había que reducir el trapo para evitar abatir demasiado y luego tener que ganar barlovento. Pero a la segunda semana la diferencia entre la estrella polar y la aguja magnética seguía siendo la misma, y por lo tanto el rumbo norte que *La Rábida* mantenía les llevaría derechitos a la isla de Angra, donde Dimas tenía un corresponsal que posiblemente compraría algunos esclavos a cambio de pastel y orchilla[12] y les proporcionaría la aguada en caso de necesitarla. Calculaba José que ya habían recorrido más de mil millas en las dos semanas de navegación y lo cierto era que el comportamiento de *La Rábida* era excelente.

Juan, en su camarote, veía con nostalgia que su bolsa de cuero, que él llamaba *tagari* en su griego natal, tenía un nuevo objeto: el rosario de pequeñas perlas blancas y deformes que le había regalado Bazilio, el mercader de esclavos. Un objeto de piedad ofrecido por un pecador a otro pecador que guardaba junto al icono de la virgen de Prevenzana, el com-

pás que le regaló Roger de Flor en Argostoli y la alidada de Joan Gros. Aquellos objetos le recordaban que en sus primeros veintiún años le habían ocurrido muchas cosas que a esa edad no le ocurren a otros. Si no tuviera su *tagari* quizás su memoria se hubiera nublado y tan lejos de la casa de sus padres no era fácil acordarse de todo.

El decimosexto día de navegación, que coincidía con el décimo del mes de mayo, los vigías negros comenzaron a gritar al divisar muchas ballenas perseguidas por barcos de vela portugueses que había largado sus lanchas para cazarlas con arpones.

—¡Seguid el rumbo! ¡Que nadie se distraiga! —rugió José.

El decimoséptimo día, los delfines y tolinas se atracaban de sardinas y al ocaso creyeron divisar alguna isla. José y Juan se lanzaron a su mesa para desplegar la carta y determinar el punto donde se hallaban. Cuando salieron para precisar las marcaciones, se había hecho de noche y tuvieron que esperar hasta el día siguiente, el decimoctavo, para saber dónde se hallaban. El sol del levante les permitía ver mejor las islas de poniente. Los últimos dos días de navegación, a las horas del mediodía, el viento alisio dejaba de soplar y rolaba al noroeste, con lo que había que cambiar de amura para seguir avanzando. Según pasaban los días este fenómeno se agudizaba y las horas de noroeste eran casi tantas como las del alisio. Cambia de amura y vuelve a cambiar y el camino se hacía más lento.

José, buen navegante, dijo a Juan que creía que la tierra que tenían en frente era la misma isla de Angra. Juan, menos experto, dudaba y callaba. Salieron a cubierta y subidos a la toldilla se percataron de que un rápido ballenero les iba a cruzar por la popa. Cuando estuvieron a una distancia en

que la voz se distinguía con la bocina, José gritó a los del ballenero:

—¿Aaangra, Aaanngra?

Los del ballenero portugués le señalaron con los brazos la isla que *La Rábida* tenía por la proa. Se saludaron con los gorros rojos y cada cual siguió su ruta.

El decimonoveno día *botaron o ferro*, como se decía en las Azores, en la misma bahía de Angra. Habían hecho una media diaria de noventa millas marinas, y eso no estaba nada mal con el viento de bolina. José no quiso atracar en ningún muelle por miedo a perder algún esclavo y dejó el barco a cuatro cables de tierra y en un fondo de diez brazas.

—¡Al agua el bote! Juan, Alonsito y Pablo, conmigo a tierra —ordenó el maestre.

Saltaron a la lancha y pronto llegaron a tierra. El bote quedó esperándoles y según desembarcaban se iban acercando los chiquillos a quienes José preguntó:

—¡Rapaces! ¿Dónde vive *o patrao* Gonzalo Velho?

Y la chiquillería señalaba la única casa de piedra de aquel poblado de Angra. Se dirigían a la casa cuando un caballero se presentó diciendo que él era Gonzalo Velho. José hizo las presentaciones y luego le entregó una carta de Dimas Alaminos que explicaba el objeto del viaje de *La Rábida*. Gonzalo se sintió muy satisfecho por volver a encontrarse con parientes de Dimas, a quien conocía desde la juventud, e invitó a los cuatro del jabeque a comer a su casa. Como quiera que todavía era temprano, mandó a un rapaz para avisar que preparasen la comida. Mientras tanto se dedicaron a visitar la población y José se mostró interesado en embarcar unas diez mil libras de pastel y orchilla. Gonzalo mostró a José y a sus compañeros los almacenes donde guardaba estas mer-

cancías, en fardos de quintal. Llegaron pronto a un acuerdo sobre el precio y Gonzalo propuso que preparasen el embarque para el día siguiente, con gentes que vendrían de otros poblados.

—¿Debéis hacer aguada? —preguntó Gonzalo.

—Efectivamente —respondió José.

—Prepararé gente para hacer el embarque cuanto antes. Pero ahora vayamos a vuestra nave para ver la calidad de vuestra mercancía —dijo Gonzalo Velho.

Una vez a bordo, se le ofreció vino de manzanilla y *presunto* (pernil de cerdo) y quedó admirado de la altura, belleza y fuerza de los esclavos olof que deambulaban sonrientes por la cubierta sin traba de ningún tipo en sus movimientos.

José y Juan se miraron y dejaron que Gonzalo hablara.

—¿Dónde pensáis venderlos? —inquirió Gonzalo.

—En Portimao, al patrón Vasco Silves, que es negociante con los Brasiles.

—Conozco a Silves —respondió Gonzalo Velho, mientras pensaba que lo que le decían era totalmente cierto—. ¿Cuánto pedís por ellos, hombres y mujeres?

—No puedo venderlos por menos de cien ducados. El señor Silves paga por cualquier esclavo sano cien ducados y estos son excelentes y excepcionales —respondió José.

Gonzalo comenzó a negociar con la comida de menos, con el riesgo de muerte de alguno de ellos durante el viaje a Portimao, pero José se mostró amable pero inflexible.

—Señor Gonzalo Velho, este viaje a Azores era obligado porque los vientos en esta época del año impiden volver a Andalucía por el camino que hicimos a Cabo Verde, como vocé sabe, y se aprovecha para hacer aguada y, si como en este caso se puede cargar pastel, pues tanto mejor, pero en

ningún momento hemos pensado vender aquí a los *pretos* —dijo José.

—¡Sea, sea! —respondió Gonzalo impulsivamente—. Me los quedo todos y todas. Y si no puedo venderlos para Brasil, se quedarán en estas islas para la zafra[13] y el pastel. Volvamos a tierra a almorzar en mi quinta.

La comida fue *xeitosa* (con buen gusto) a base de vinos verdes de Oporto, pintadas, hígado de ballena y langostas. La esposa de Gonzalo dirigía la casa con maestría y se ocupaba de los hijos que pululaban, gritando y corriendo, por las alcobas contiguas. Gonzalo explicó con entusiasmo a su esposa el negocio que acababa de concertar, pero esta no mostró mayor interés. Criadas negras de todas las edades servían la mesa y se veía que algunas de las más jóvenes sonreían más de lo conveniente al patrón Gonzalo.

Velho dio instrucciones y mandó que una carabela estuviera al costado de *La Rábida* al día siguiente.

—No olvidéis el oro, don Gonzalo —recordó José.

—No os preocupéis por eso, mi joven amigo —respondió orgulloso Gonzalo.

Se despidieron hasta el día siguiente y, cuando José y los suyos estuvieron de nuevo a bordo, explicaron al resto de la tripulación que al día siguiente los esclavos pasarían a una carabela que los llevaría a la isla vecina de Lajes y que luego se cargarían diez mil libras de pastel y orchilla.

Tal y como estaba establecido, la carabela de Angra apareció con muchos tripulantes bien armados de arcabuces y se abarloó con *La Rábida*. Inmediatamente los marineros de la carabela saltaron a la cubierta de *La Rábida* y fueron invitados a desayunar, pero su maestre no lo aceptó. Estaba temeroso de que los esclavos se amotinaran. Fueron entregados

los diez primeros con la maroma atada a un tobillo y trasladados rápidamente a la bodega de la carabela. Cuando se preparaban para recibir la segunda decena, José Niño suspendió la entrega mientras esperaba la llegada de Gonzalo Velho, que apareció a bordo una media hora después, acompañado de dos remeros que portaban un cajón pesado con el que subieron a bordo de *La Rábida*. Después de los saludos de rigor, entraron en la cámara de José y allí, en presencia de Pablo Cantero y de Juan Griego, Gonzalo Velho hizo entrega del cajón con monedas de oro por un valor de cinco mil ducados. Salió Juan de la chupeta para dar el permiso de reanudar la entrega de esclavos y en media hora se completó el traslado. Hubo escenas de tristeza, pues tanto los esclavos como las esclavas abrazaban al cocinero Damián Bermejo y a su ayudante, el marmitón Julianillo Bernal. También a Juan Griego le abrazaron aquellos con los que hablaba en árabe y ciertamente toda la tripulación sintió una gran pena de verlos partir.

—No hemos tenido ningún problema con ellos —dijo José en voz alta—. Son gente pacífica y si se les trata bien lo agradecen.

Luego, Gonzalo dio instrucciones al maestre de la carabela y esta poco a poco se fue separando de *La Rábida* y puso rumbo en demanda de la vecina isla de Lajes.

Una vez hecho el traslado de los esclavos, José ordenó que se dirigieran al muelle de madera para facilitar la carga del pastel y de la orchilla. Se levó el ancla y, a remo con la lancha, se remolcó al jabeque hasta atracarlo en el muelle de madera. Antes de comenzar el embarque de las voluminosas balas vegetales de quintal, Pablo dio orden de desinfectar la bodega y la carga no comenzó hasta después del mediodía. Gonzalo había organizado bien la cadena de hombres para la

carga y esta se realizó sin ningún contratiempo, permanentemente amenizada con las canciones de carga que se cantaban en las islas:

*As bacas cargamos,*
*A passarela passamos,*
*A bodeja cegamos,*
*E volta a empeçar, irmaos.*

Y para el ocaso, las diez mil libras estaban bien estibadas a bordo. José Niño abonó la mercancía a Gonzalo con una carta de pago de un banco de Lisboa y luego brindaron con vino de manzanilla por la salud de los cargadores y tripulantes y por los futuros negocios el maestre. Juan, Pablo y Gonzalo se despidieron con profusos abrazos y reverencias después de que José declinara embarcar agua, porque al faltar los esclavos tenían suficiente y en buenas condiciones para hacer el viaje a España y, si fuera necesario, hasta para la vuelta a Azores.

Soplaba un viento ábrego[14] que les facilitó el desatraque con suavidad. Embarcaron el bote y a palo seco fueron abatiendo hasta salir de la bahía. Como el viento era frescachón, José dio orden de vestir el jabeque con un trinquete, una vela mayor sin bonetas y una vela mesana con rizos. Y con este velamen se hicieron al océano rumbo a Castilla, que estaba en el Levante, mientras el sol se iba ocultando por popa rápidamente.

—¡Todo bien arranchado y trincado, que viene temporal! —gritó Domingo Morales, el contramaestre, y sin esclavos y cada uno a lo suyo comenzó la última singladura.

Abandonaron las Azores el 16 de mayo de 1552 con muchos valores a bordo: oro, pastel, orchilla, y toda la tripula-

ción con buena salud. Pero aquella noche el viento y el mar fueron muy violentos y los timoneles tuvieron que relevarse cada cuarto de hora. El viento venía por la aleta y el andar del barco fue el más rápido desde que dejaron Palos. Pero hubo que disminuir el trapo y José, viendo que la mar arbolaba por popa, puso una vela de cuchillo alta en el trinquete para no desventarse, cuando el barco se escondía del viento, entre los senos de las olas. Recogieron la vela mayor y dejaron la mesana con una pequeña cangreja. Así, *La Rábida* metía menos veces el morro en la mar y si lo hacía no se hundía en profundidad.

Todo el viaje tuvieron mal tiempo; el cielo, ni de día ni de noche, se les abrió un momento y no pudieron tomar la altura del sol al mediodía ni la polar a la noche. No sabían en qué latitud navegaban. Al cabo de dos semanas estaban todos agotados por el cansancio y por el malcomer, pues el cocinero no podía hacer comida caliente. Cuando por fin divisaron tierra pareció que el temporal iba amainando. Como todavía el viento soplaba con fuerza no se veían barcos pescando y *La Rábida* tuvo que acercarse mucho a tierra para poder identificarla, pero todo fue inútil. Dieron rumbo norte y a las cuatro horas de navegar en duras condiciones vieron que la tierra desaparecía del través de estribor.

—¡Estamos en Finisterre! —gritó José— ¡Listos para virar!

Y dieron rumbo al sur con los ánimos más tranquilos una vez identificada la posición. Divisaron Oporto y siguieron hacia Lisboa sin intentar entrar en la mar de la Palha por temor a que les robaran. Al sexto día de navegación, con las costas de Portugal por el costado de babor, doblaron el cabo San Vicente y al séptimo descansaron cuando atracaron en los muelles de Palos de Moguer. En total, veintidós días de navegación desde la isla de Angra, en las Azores, y los cuer-

pos llenos de cardenales, magullados de los golpes y balances, pero el espíritu contento por volver a casa. Aquel día se festejaba a San Jeremías. Total, un viaje redondo de tres meses menos diez días.

Al poco tiempo, Dimas Alaminos se presentó en el muelle para recibirlos y abrazándolos a todos se mostró contento de su gente, que volvía completa, sana y salva y con los deberes bien hechos.

Cuadro de Tiziano en el que se puede imaginar a Juan «el Griego», viudo, al volver de nuevo de sus viajes a Cabo Verde, con 27 años.

Aquella noche Juan Griego no durmió bien. Se la pasó cogitando. Aquel viaje le había convertido en un hombre de verdad. A partir de entonces, se prometió a sí mismo, sería respetado como lo era Dimas. Decidió tener mucho dinero y para ello pensó en descubrir nuevas tierras para el rey de Castilla. En Palos todo el mundo admiraba a Colón, a los hermanos Pinzón, a Antón Alaminos, a Diego de Lepe, a Gonzalo Guerrero, a Juan Bermúdez, a Jesús Escalante y a otros marinos del pueblo.

A él, a Juan Griego, también le admirarían y le respetarían en lo sucesivo. Aunque este deseo de admiración le llevara a acciones no siempre muy coherentes.

# Capítulo V

## Terremoto

Juan, según iban pasando los días de la llegada de *La Rábida* a Palos, se iba sintiendo cada día más importante y se dedicaba a presumir en las tabernas exagerando las peripecias del viaje. «Los esclavos olof son muy altos y fuertes y no se cubren sus partes», decía. «Algunos llevan una especie de tubo vegetal trenzado que termina en una guita y, pasándosela entre las piernas, esconden sus pudores, que no tienen. Y las mujeres, lo mismo. Solo algunas llevan un pequeño trozo de cuero por delante», solía relatar Juan Griego, tratando de causar asombro.

Cierto día, Dimas Alaminos le llamó a su escritorio y tras entregarle una bolsa de badana con monedas de oro le dijo:

—Mira Juan, José me ha dicho que soportas bien el mar y eso me complace, porque así todo será más fácil. Vuestro viaje ha sido muy fructífero; he hecho algunos cálculos y en esta bolsa hay tantos ducados de oro como los que creo que te corresponden. Son tuyos —y le entregó la bolsa—, y haz con ellos lo que te parezca, pero mi recomendación es que hay que guardar para cuando no se gane dinero. A final del año volveré a hacer cuentas y ajustaremos lo que te corresponde por el año. En este pliego está el detalle de las cuen-

tas, de los gastos y de las ganancias. Y ahora, a preparar el próximo viaje. Creo que se puede repetir el que habéis hecho y, si es así, habremos redondeado este año del Señor de 1552. Ahora que eres independiente y propietario de *La Rábida*, puedes seguir viviendo conmigo, con nosotros, o solo. Piénsalo.

A solas en su alcoba reconstruyó muchas veces esta conversación de Dimas. Contó las monedas y se encontró propietario de cuatrocientos ducados. Con aquel dinero, él solo podría comprar ocho esclavos. Pensó que se hallaba a las puertas de la riqueza y del prestigio. Decidió seguir viviendo con Dimas Alaminos. Pagaría su pensión y así estaría en familia. Hizo inventario y además de *La Rábida* poseía la brújula de Roger de Flor, el astrolabio de Joan Gros, el icono de Nuestra Señora de Prevenzana, su recado de escribir de plata y el rosario de Bazilio Antunes.

José Niño le recomendó comprar un arcón de dos llaves para guardar sus ducados y pronto, entre ambos, localizaron a una viuda que ponía en venta el suyo. Por recomendación de José, como signo de confianza y agradecimiento, Juan entregó una llave a Dimas. Este se emocionó y le dijo:

—Lo que no han hecho mis hijos lo has hecho tú, Juan.

Los preparativos del segundo viaje estaban casi terminados y se decidió que volvieran a Cabo Verde para comprar otros cincuenta esclavos. Si eran olof se podrían vender mejor en Portimao, y si no lo eran podrían quedarse en Azores. Quedó fijada la fecha de salida para el 16 de julio, y la víspera toda la tripulación al completo había depositado sus balumbas y sacos a bordo para poder zarpar en cuanto José Niño lo decidiera.

A la mañana siguiente, antes de zarpar, José le dijo a Juan:

—Juanillo, este viaje voy a descansar. Tú serás el maestre. Por lo tanto solo intervendré cuando tú me lo pidas. Esta decisión no es mía, es de Dimas. Así que, cuando quieras, das las órdenes a Domingo, el contramaestre, para largar cabos y zarpar —y así se hizo.

Como en el primer viaje, llevaron como carga lingotes de plomo y piedras de cantería para Canarias. Tuvieron un tiempo mejor que durante el mes de marzo y llegaron a Las Palmas en trece días sin incidentes. Una vez allí, descargaron las barras de plomo al mismo comerciante y como la vez anterior dedicaron una tarde para ir a visitar el burdel.

—No me dejes solo —pidió Juan a José—. No quiero repetir la novatada.

—No te preocupes. No te dejaré solo —y con la responsabilidad de actuar como maestre, Juan y José volvieron a bordo una vez cumplidas las necesidades de la carne.

Decidieron descansar un día y dar tiempo a Damián, el cocinero, para que pudiera comprar víveres frescos, y al día siguiente dieron rumbo a Cabo Verde y llegaron en diez días a la isla de Santiago, pues tuvieron días de calma. Pronto se encontraron con Bazilio Antunes y acordaron comprar otros cincuenta esclavos en las mismas condiciones que en el mes de abril, siempre y cuando fueran de la raza de los olof. Cuarenta varones y diez mujeres.

Embarcaron, previa desinfección de la bodega, a los esclavos a los dos días, y Bazilio se quedó con las piedras de cantería a cambio del mijo y los alimentos para los negros. Entre José y Juan pagaron a Bazilio con cartas de crédito contra un banco de Lisboa y además le regalaron, de parte de Dimas Alaminos, como especial atención, sesenta botellas de vino de manzanilla. Fue tal el contento de Bazilio que se apresuró a traerles desde su quinta dos barricas de pimienta de la In-

dia, una para José y otra para Juan. Se despidieron como grandes amigos y le pidieron que el año próximo tuviera preparado, para el mes de abril, otro medio centenar de esclavos de primera categoría.

Zarparon con la aurora y, al atardecer, cuando estaban navegando rumbo norte, a la altura de Santa Luzía vieron una piragua, por llamar a aquella desvencijada embarcación de alguna manera, con un trapo como vela y con un negro que estaba pescando y que les ofrecía dos grandes dorados, uno en cada mano.

—¿Quieres dorados, Damián? —preguntó Juan al cocinero.

—Sí, sí. Así mañana haré una caldeirada.

—¡Largad escotas! A fachear todas las velas. Dos cuartas a estribor —gritó Juan.

El barco, que llevaba arrancada, se fue acercando hacia el pescador hasta tenerlo al costado. Largaron un cabo y, en lugar de atar en él a los dorados, el negro se pasó el chicote por debajo de los brazos, hizo un nudo, un as de guía, con habilidad y rapidez y tomó los peces, uno en cada mano. Con la inercia de *La Rábida*, la piragua y el negro fueron quedando por la popa hasta que el cabo se hizo firme y el negro cayó al agua, con los peces en las manos, y perdió la piragua, que se fue alejando del jabeque. Cobraron el cabo con el negro colgando y con los dos dorados en las manos hasta que consiguieron izarlo y embarcarlo. El pescador estaba agotado pero no soltó sus presas, y cuando le señalaron su embarcación, ya lejos, encogió los hombros como diciendo «no me importa», y luego se dio un golpe en el pecho y señaló el suelo de la cubierta indicando que quería quedarse a bordo. Finalmente dijo en portugués: «E o mesmo ficar a bordo que ficar a terra».

En vista de aquello, Juan dio una orden:

—¡Cazad escotas y a rumbo!

La mísera piragua se fue perdiendo de vista y Pablo y Damián se ocuparon del negro, que presentaba rozaduras en el pecho por las que sangraba ligeramente, causadas por el cabo que lo izó a bordo. Juan se acercó y le habló en árabe, y el negro se puso muy contento y dijo:

—Me llamo Omar y pertenezco a un amo de Santa Luzía que no es bueno conmigo ni con los demás porque no nos da de comer y nos pega cuando pescamos poco. Lo mismo me da estar con uno que con otro.

Era un hombre muy fuerte, corpulento, de unos veinticinco años. Además de fuerte era inteligente, pues a partir de que Juan le habló en árabe se dedicó a servirle y a protegerle y a actuar de intérprete con los esclavos. Dormía delante de las puertas de la cámara de Juan y José y seguía a Juan por donde fuera.

Navegando al norte, tal y como tenía Juan anotado en su libreta y tomando la altura de la polar todas las noches, era verano y los cielos estaban siempre despejados, y tardaron en llegar a Angra, en la isla de Lajes de las Azores, quince días. Dos días antes habían visto muchas ballenas y a balleneros detrás de ellas. En verano el viento alisio estaba más establecido y la navegación fue más confortable y con menos rociadas. Los esclavos estaban en perfecta forma y el ambiente a bordo era razonablemente bueno. Cuando llegaron a la bahía de Angra fondearon a seis cables del muelle de madera y José, Juan y el físico Pablo Cantero se dirigieron a tierra en busca de Gonzalo Velho. Estaba en la montaña y tuvieron que alquilar unos caballos para ir a su quinta de descanso. Allí, después de los saludos y abrazos de rigor, le informaron de que traían varios enfermos graves y que los *pre-*

*tos* (negros) tenían una epidemia de diarrea, y que por eso pensaban seguir hacia España en cuanto cargasen treinta mil libras de balas de pastel y orchilla y aguada.

—Puedo llevar esa cantidad y el agua que necesitéis en tres días.

—De acuerdo —dijo José—. Estaremos amarrados al muelle de madera.

—Sería grato para mí invitaros a cenar y me daríais una gran alegría si aceptarais —dijo Gonzalo.

—Tal y como está la situación a bordo, es mejor que estemos vigilantes —respondió Juan—. Rogamos nos excuséis y aceptéis estas pequeñas barricas de vino de manzanilla.

Cada uno de los tres había cargado en los caballos una barrica de unos veinte litros. Una vez que las entregaron y tras los gestos y palabras de agradecimiento de Gonzalo Velho, montaron en sus cabalgaduras y volvieron a bordo. Como Angra no tenía lugares de entretenimiento, la mayoría de la tripulación prefirió quedarse descansando los dos días y este tiempo se aprovechó para baldear la cubierta, limpiarla y desinfectarla y cubrirla con velas para evitar el mazazo del sol y que desde tierra se viera a los negros paseando tranquilamente por ella.

Al tercer día, cuando vieron que los carros de los bueyes comenzaban a traer el pastel y la orchilla, Juan dio orden al contramaestre Domingo Morales para que atracase *La Rábida* al muelle y preparase la carga. Se informó que todos debían mostrar el peor aspecto para evitar venderlos en las islas y así poder llevarlos a España con ellos, donde estarían mejor que en las Américas. Durante la mañana se embarcaron las balas de pastel y orchilla y a la tarde se hizo la aguada.

José y Juan bajaron al muelle, pagaron a Gonzalo con cartas de crédito de un banco de Lisboa y este les ofreció dos piezas de seda muy fina a cada uno, traídas de la China. Se despidieron con abrazos y, cuando ya estaban embarcados, Gonzalo les gritó:

—En esta época, si buscáis los vientos del oeste para volver a Castilla, tendréis que hacer un par de días al norte hasta encontrarlos.

No fueron dos días sino cuatro los que viajaron hasta encontrar vientos favorables. La travesía se realizó sin novedades dignas de mención a excepción del avistamiento de dos bajeles sospechosos que se acercaron excesivamente a *La Rábida*. El maestro armero y los soldados Pedro y Santiago tuvieron que disparar, primero con las culebrinas y luego con los arcabuces, para provocar el «desinterés» de los dos bajeles, que dando rumbos contrarios desaparecieron.

El 16 de septiembre dieron fondo en la rada de Faro, y José, que conocía bien el terreno, fue en busca del mercader de esclavos Eça da Bandeira y al mismo tiempo envió a Alonsito, el aprendiz y piloto, en una fusta de pescadores a Palos en busca de Dimas para que él mismo negociara con Eça.

A los tres días apareció Dimas a caballo, acompañado de su hijo Pablo y de Alonsito, y, como estaba previsto, se vendieron los cincuenta esclavos negros a más de ciento diez ducados cada uno, hombres o mujeres. Tanto Eça como Dimas quedaron muy satisfechos por la transacción y se dijo que aquellos hermosos esclavos del río Senegal se quedarían en Portugal, dentro de familias nobles.

Omar tenía miedo de que lo vendieran y durante los tres días anduvo escapado hasta que, cuando hubo que llevar *La Rábida* a Palos, apareció a bordo sonriente y sano, diciendo que se había ido a pasear y que se perdió.

Cuando llegaron a Palos era ya otoño y los campos en barbecho fueron adquiriendo el color de la tierra. En Palos, aquellos meses comenzaba la hibernación. Las naos y el resto de las embarcaciones se subían a tierra y se procedía a repararlas, calafatearlas y ponerlas a punto para el siguiente año.

En casa de Dimas las cosas transcurrían sin sorpresas y la riqueza de los Alaminos se iba incrementando sin grandes demostraciones. Los barcos mandados por Pablo y Diego Alaminos, el *Isla de Saltés* el *Laguna de Portil*, que navegaron por el Mediterráneo, tuvieron un año excelente y el *Punta Umbría*, que José Niño había cedido a un maestre contratado, había hecho seis viajes a Cartagena con barras de plomo. Dimas se había dedicado a construir cuatro casas de piedra para sus hijos y así pasaba su tiempo ocupado en las obras.

Mientras Juan Griego se iba integrando en la familia Alaminos, Rosa, con doce años ya, comenzaba a mostrar una cierta agresividad ante este. Se iba haciendo mujer y necesitaba llamar la atención para quien no era de la misma sangre. «Agareno, bruto y feo» eran las expresiones que Rosa profería cuando Juan la asustaba diciendo: «que te cojo, que te cojo». Juan entregó a la hermana de Dimas la pieza de seda fina que Gonzalo Velho les había regalado a José y a él, y Rosa le increpó diciendo:

—¡Eres un puerco! ¡Se lo regalas a mi tía para que te dé más de comer, en lugar de regalármelo a mí, que soy la hija de Dimas, el dueño de todo esto!

—Cuando seas mayor ya te regalaré. El próximo año te regalaré algo bonito para una niña —prometió Juan.

—Vete a la mierda. No quiero nada tuyo. Moro repugnante —respondió Rosa, iracunda, y se fue corriendo.

Juan y José seguían siendo amigos y compañeros. Juan necesitaba a José y no se separaba de él. Su conversación le enriquecía y así sabía cómo debía actuar delante de Dimas y de sus hijos. En cierta forma, Juan dependía de José. Algo parecido pasaba con Omar, siempre dispuesto a ayudar y servir a Juan. Ahora, en Palos, dormía dentro de la alcoba de Juan encima de una estera que colocaba en el suelo. Juan le enseñaba a leer y a escribir y a montar a caballo, pues había decidido emplearlo como mozo o escudero, y juntos solían ir a las tierras de la familia Alaminos con una pareja de mulas y un arado para dar una vuelta a la tierra y orearla antes de sembrar. Esta era una actividad que Juan había ya practicado de niño en Valeriano y que le resultaba nostálgica y extrañamente agradable. El porqué Omar había decidido adoptar como superior a Juan es uno de los misterios de la mente humana, decía José.

—¿Qué le habrás dicho tú en esa jerigonza de árabe para que ese gigante negro te siga como un perro?

José le propuso a Juan que hicieran un viaje a Sevilla con el fin de comprar ropa, y después de recibir el permiso de Dimas partieron antes de la Natividad del Señor. Les acompañó Omar, que se ocupaba de las caballerías. Como la vez anterior, cuando llegaron a la ciudad del Guadalquivir, se instalaron en la Venta del Ecijano.

Dimas y el resto de la familia les habían encargado diversas compras, pero lo principal del viaje era una visita al piloto mayor de la Casa de Contratación, Alonso de Chaves, el amigo de Dimas que en enero habían visitado. Le llevaron en unas alforjas de parte de Dimas dos barras de plata y otros regalos para su esposa. En Sevilla estuvieron tres días haciendo compras para ellos y para los demás para las Navidades. Cuando visitaron a don Alonso de Chaves, José le anun-

ció que ambos tenían la intención de examinarse para conseguir el título de piloto y poder así ir con la Armada de Castilla a las Indias.

—Mucho me complace oír vuestras intenciones. No os oculto que en estos momentos la necesidad de maestres y capitanes es mucha y nosotros, los que examinamos, nos vemos en muchas ocasiones obligados a conceder títulos a personas incultas y analfabetas. Sus mercedes serán muy bienvenidos y me complacerá añadir dos títulos a personas prácticas y cultas para nuestra Armada. Este es el programa de conocimientos que se exige —dijo, entregándoles un ejemplar de su libro *Espejo de los Navegantes*—. Mi amigo Dimas de Alaminos seguro que podrá ayudaros con sus conocimientos —recalcó el piloto mayor.

Estas palabras de don Alonso de Chaves animaron y estimularon a los dos amigos.

Aquellos dos muchachos deseaban disfrutar en Sevilla pero, una vez allí, se hallaban incómodos y temerosos de cualquier ataque, robo o agresión, por lo que, una vez completados todos los encargos de la familia, decidieron volver a Palos. Pero antes visitaron de nuevo los muelles de Sevilla y tuvieron ocasión de conversar con contramaestres y pilotos que habían estado en Cuba, quienes vestían con cierta ostentación y presumían de prodigalidad.

«El negocio del ébano te saca de la pobreza para siempre». «En Cuba solo eres alguien si tienes esclavos». «El que nada ha tenido en Castilla puede en la Indias hacerse rico con el azúcar y el banano y para eso hacen falta manos esclavas». «Ya se sabe que, bajo otro cielo que el de aquí, el sino torna. Si aquí eres pobre, allí eres rico. Si aquí te pegan, allí puedes pegar. Si aquí tu mujer te pone los cuernos, allí te besará en los pies. Cielos distintos, hombres diferentes. Si aquí te per-

sigue el Santo Oficio por hereje, allí le haces una higa y sobornas al dominico que te sirve y adula». Estos y otros comentarios oyeron en los muelles de Triana.

Ser compañeros de viaje añade a la amistad el refuerzo de las confidencias, de las conversaciones, de los peligros o de los temores. El viaje sirve, además de trasladarse, para reforzar ideas y asentar proyectos.

—¿Crees tú, José, que es verdad que en las Indias se hace uno rico antes que aquí?

—No lo sé a punto fijo, Juanillo. Pero oyendo a unos y otros, se me antoja que el que se va no vuelve, y si lo hace es para ostentar y mostrar su nueva condición y prestancia. A mí me comen las ganas y el interés. Tú y yo siempre estaremos bien con Dimas. Yo porque soy de su familia y tú porque te ha adoptado con tu bajel. Pero tarde o temprano, los designios del Señor nadie los sabe, Dimas puede faltar y entonces los Alaminos, Pablo, Diego, Trinidad, Rosa y la señora Angustias formarán una muralla, y los que no tenemos su misma sangre seremos diferentes en todo. Por eso quiero yo irme a las Indias, por las buenas. Tú tienes *La Rábida* pero yo no tengo nada mío. Todo es de Dimas y su familia.

Estas conversaciones hicieron mella en el meollo de Juan Griego, y después de más de un año acogido por Dimas empezó a recelar sobre su futuro.

En el camino de vuelta a Palos pararon a comer en una venta, donde a la salida había una numerosa comunidad de gente de bronce, y entre bromas y veras una joven y bella gitana le cogió la mano a José y le leyó su buenaventura:

—Te llamas como el esposo de la María y, como él, eres bueno y proteges a los tuyos sin esperar recompensas. Vivirás siempre bien pero trabajando con el sudor de tu frente.

Te amarán mucho, pero también te traicionarán. Cuídate sobre todo de los que tienen alguna de las cinco «tes»: trepadores, tramposos, trapaceros, tesoneros y testarudos. Dame, Pepillo, dos blancas por las buenas cosas que te he dicho.

José, sonriente, le dio las dos blancas.

Juan no quiso que le leyeran la mano y la gitana le recriminó diciendo:

—Malaje, la peor ceguera es la del que no quiere ver.

El año 1553, Juan lo pasó navegando en *La Rábida*, siempre acompañado por Omar. Dimas, con el consejo de José, consideró que tenía los conocimientos como para llevar su propio bajel y le confió los viajes a Canarias, con barras de plomo y piedras de cantería, y luego a Cabo Verde a por esclavos, que vendía en Azores a Gonzalo Velho o bien a Eça da Bandeira en Faro. Volvía siempre con pastel y orchilla.

El año 1554 hizo el primer viaje en primavera y, cuando tornó de Azores con los beneficios de la venta de esclavos, una vez descargado el pastel y la orchilla, fondeó el barco, con anclas de proa y popa, en la misma rada del río Odiel, como se había hecho en otros viajes.

Al día siguiente de la llegada a Palos de Juan con *La Rábida*, llegó en el *Punta Umbría* José Niño, con un temporal de levante muy fuerte y, en lugar de fondear con sus propias anclas, simplemente abarloó su nave a la de Juan porque las condiciones en la rada eran muy duras.

A la mañana siguiente las dos naves habían roto los fondeos, perdidas las anclas, y quedaron incrustadas, la una contra la otra, en las playas de poniente. Y tuvieron suerte de que el fondo fuera de fango y arena. Pero a pesar de esto, ambos bajeles, de tanto golpearse durante la noche el casco del uno contra el del otro, presentaban serias vías de agua

que impedían la navegación y tuvieron que llevarlos a las atarazanas para su reparación.

Dimas, con el juicio de los carpinteros, pronosticó que los barcos no estarían en condiciones de navegar hasta el mes de octubre, y que para entonces a los dos barcos se les habrían acabado los Gajes durante aquel año de 1554 por entrar el invierno de pleno.

Juan estaba furioso con José por haber abarloado su embarcación con mal tiempo y no echar sus anclas, pero no le recriminó nada por el momento. Sin embargo, Pablo, Diego y Dimas consideraron que en la maniobra de José había un error de apresuramiento, motivado por el deseo de saltar a tierra cuanto antes, a la vista del mal tiempo que se avecinaba. Todas fueron críticas adversas hacia José, tanto dentro de la familia como fuera de ella, en el pueblo y en los muelles. El prestigio de José había sufrido un duro golpe que dejaría una huella indeleble en el resto de su vida profesional.

Una vez que Juan oyó todas estas críticas adversas y con la opinión general en su favor, se consideró con derecho a exigirle compensaciones por los daños. Nunca nadie había exigido compensaciones dentro del clan de Dimas Alaminos y, salvo este, los dos hermanos, Pablo y Diego, consideraron que José, de acuerdo con la reclamación de Juan, debía compensar a todos los demás socios la pérdida de ganancias por la imposibilidad de navegar y pagar de su parte las costas de la reparación de ambos barcos.

José, indignado, esperó a que todos estuvieran reunidos para recriminar a Juan su avaricia y mezquindad. «Juan», le dijo, «te he tratado como un hermano. He ocultado tus muchos errores de navegante y te he enseñado todo lo que sé. Aquí nadie reclamó a nadie nunca antes nada hasta que tú has venido. Y puesto que reconozco mi error, acepto lo que

tenga que pagar y a ti te digo, delante de todos, que arrieros somos y en el camino nos encontraremos». Y salió del grupo que le escuchaba con cara de pocos amigos.

Juan quedó apenado por la ruptura de la amistad con su mejor amigo; sintió, además, que aunque los Alaminos le daban la razón, en el fondo había hacia él un tácito reproche general. Se sintió mal la primera noche al quedarse solo, pero al día siguiente, viendo que su sentimiento no servía para nada, decidió que no debía sentir ningún tipo de remordimiento y se dijo: «adelante, Juan, no mires atrás». A partir de aquel día, siempre que pudo hacerlo, soslayó todos los inconvenientes que se le presentaron en la vida pasando por encima de los que le estorbaban.

En su cofre tenía mucho dinero, unos dos mil doscientos ducados,[15] fruto de su trabajo como segundo maestre y como armador asociado a Dimas, y gracias a la suerte de haber escapado con vida y robado un butre a su amo de Tabarqah. En aquellos días no sabía cómo iba pasar su tiempo en lo que quedaba de año. Era rico, pero en Palos comenzaba a notar un cierto rechazo. Algunos no aceptaban en la taberna sus invitaciones y sin decirlo, cuando él entraba, otros salían.

Cierto día de verano, una galeaza procedente de Malta atracó en los muelles de madera de Palos. En ella navegaban algunos griegos. Juan fue a charlar con ellos y en su lengua materna le informaron de que ellos habían estado en Cefalonia en el mes de junio. Le dijeron que en el mes de mayo se había desencadenado un terremoto tan mortífero que había eliminado a una gran parte de la población del sur de la isla, y que allí estaba todo piedra sobre piedra y el mar había entrado muy adentro en la tierra, matando a gente y desgarrando casas, ganados y cultivos. En Cefalonia, su isla natal,

reinaba la miseria y el hambre. De pronto, Juan sintió una llamada de su tierra natal.

Aquel mismo día fue a hablar con Dimas para decirle lo que había sabido con respecto a la isla de Cefalonia, sin decir que era su tierra natal, y que allí había quedado un amigo español viejo, apodado Roger de Flor, a quien tenía en gran estima y que deseaba ir para comprobar su estado y ayudarle si fuera preciso. Su presencia en Palos no era necesaria, pues su barco se estaba reparando y él prometía estar de vuelta antes del final del mes de enero. Si no aparecía para esa fecha Dimas podía adjudicar el mando de *La Rábida* a quien considerase oportuno. Dimas le contestó que lo lamentaba pero que, si esa era su firme decisión, no le detendría.

Juan llamó a Omar y le dijo que se preparase, porque iban a salir hacia Cefalonia, al día siguiente, en el primer barco que les llevara a Sanlúcar. Allí el tráfico era mayor y con seguridad encontrarían alguna nao con destino a Génova para, desde allí, seguir por tierra hasta Venecia, donde había mucho tráfico de barcos para las islas jónicas. Dicho y hecho. Omar preparó los avíos y Juan tomó de su arcón cien ducados que metió en la bolsa de cuero juntamente con el icono de la virgen de Prevenzana.

Vieron salir a Juan y a Omar el día de San Lorenzo, el 10 de agosto del año del Señor de 1554, en la primera fusta de pescadores que aceptó llevarles a Sanlúcar.

Lo cierto es que nadie iba lamentar su salida de Palos. Pero una niña que empezaba a ser mujer estuvo llorando aquella noche cuando miraba al mar desde la ventana de su alcoba.

Terminó agosto y pasó septiembre, octubre, noviembre y diciembre. Algunos en Palos pensaban que Juan nunca más volvería. Pero una tarde de enero, hacia el atardecer, vieron

llegar a Juan y a Omar montados en dos magníficos caballos tordos, repletos de bultos y alforjas. Juan se apercibió de que no hubo un recibimiento clamoroso, porque la ausencia, pensó, siempre enfría los sentimientos. Lo primero que hizo fue visitar a Dimas, que se encontraba convaleciente de unas fiebres cuartanas, y entregarle algunos regalos que traía desde Venecia y Barcelona. Dimas agradeció los presentes y le dijo que su barco estaba reparado y, ahora que él estaba allí, podía aprovisionarlo y armarlo en quince días e iniciar una campaña más hacia Cabo Verde. No debía preocuparse por la tripulación, pues en una semana tendría a casi todos los que ya habían navegado anteriormente con él. También le informó de que José Niño estaba en Sevilla consiguiendo el título de piloto de la Armada de Castilla ante el piloto mayor don Alonso de Chaves.

—No sé para qué lo necesita. Siempre tendrá quehacer aquí. *Vanitas, vanitatis, omnia vanitat.*

Luego, Juan explicó que en Cefalonia su amigo Roger de Flor había muerto y la desolación, la enfermedad y la miseria se habían adueñado de la isla. No lo dijo, pero lo cierto era que tanto su padre como dos de sus hermanos habían muerto ahogados cuando la mar barrió las orillas de la isla. Su madre, enferma de cólera, había muerto en el mes de septiembre y la casa de piedra de su familia no tenía una piedra encima de otra. Nadie vivía allí porque no había techo. Su único hermano vivo se fue a Creta. No quedaba nadie de los suyos en Valeriano salvo un tío, hermano de la madre, que le dijo:

—Hace falta mucho dinero para levantar de nuevo esta casa que ahora es tuya.

—Tomad, tío, estos veinte ducados castellanos de oro y levantad lo que podáis y vivid en ella si lo deseáis.

Fueron luego a hablar de esto con el *presbíteros* y Juan le dejó escrita su voluntad para que nadie perturbase a su tío. Y como en Cefalonia no le quedaba nada que hacer, volvió con Omar a Venecia, donde pasó la mitad de octubre y la otra mitad de noviembre informándose e instruyéndose.

Al volver, se encontró que Rosa, de pronto, se había convertido en una mujer. En una hermosa mujer. Pasaron dos días antes de que Rosa decidiese mostrarse a Juan y cuando lo hizo, a plena luz del día, fue un impacto muy fuerte para él. Juan seguía riéndose de ella y ella seguía insultándole, pero ahora eran increpaciones de otra índole. Ahora le decía «trapacero» y «tramposo». Aquellas palabras sonaron fuertemente en la cabeza de Juan. Recordaba a la gitana que le leyó la buenaventura a José Niño en Sevilla. «¿Seré yo así?», se preguntaba Juan.

A final de febrero de 1555, zarpó *La Rábida* reparada y remozada para hacer un viaje más a Cabo Verde.

En aquel viaje tuvo que mandar y ordenar sin la ayuda de nadie. José ya no estaba con él y no siempre sus decisiones fueron las esperadas por su tripulación. Estaba solo y aquello era mucho más duro. Cuando volvió, el mismo Juan Griego se dio cuenta de que se había convertido en un hombre ambicioso y con menos valores morales.

# Capítulo VI

## La boda

Antes de desembarcar, subió a bordo de *La Rábida José* Niño, y fríamente se dirigió a Juan para decirle:

—Tengo que informarte, por orden de Dimas, de ciertos hechos ocurridos en tu ausencia.

Juan se sorprendió mucho. No esperaba que José le volviera a dirigir la palabra y eso, en cierta manera, le alegró.

—Dime lo que tengas que decir, José.

—Dimas está paralítico de medio cuerpo. Tiene toda la parte izquierda inútil. Le dio de pronto. Se agarró la cabeza y cayó al suelo. Yo estaba a su lado. Le llevamos a la cama y allí estuvo más de cuatro días como muerto. Al quinto día despertó, pero no podía hablar. Tenía la boca torcida. Vinieron varios físicos y dijeron unos que no tenía remedio y otros que mejoraría. Sí, algo ha mejorado, pero no puede andar solo, pues la pierna izquierda no le obedece. Ahora ya habla y se le entiende, y dos criados tienen que trasladarle allá a donde vaya en una poltrona con unas barras de madera a los lados. Dimas no quería que te sorprendieras cuando llegaras y le vieras en esas condiciones. También ha muerto de un cólico miserere la señora Angustias. Ahora en la casa mandan las criadas. Hay una que se ha hecho la mandamás.

Es una amiga de Pablo Alaminos, que la ha puesto al lado de su padre para que le cuente todo lo que va pasando en casa. Ya irás viendo. Se llama Eustaquia.

—Te agradezco mucho que hayas venido a contarme todo esto —dijo Juan—. Dame un abrazo —y se fundieron los pechos y cada uno oyó el pulso del otro.

—Como ves, Juan, las cosas van cambiando en esta casa. Ya te lo dije. Yo, como también te dije, tarde o temprano tendré que irme de aquí, y por eso ya conseguí la cédula de piloto de la Armada y tengo ya pedido un puesto que me ha sido prometido para el año que viene. Te recomiendo que hagas lo mismo que yo. Dimas puede faltar en cualquier momento.

Este encuentro entre José y Juan pareció que arreglaba la situación de enemistad que anteriormente había entre ambos. Pero las cicatrices siempre se ven.

Nada más saltar a tierra, Juan corrió a abrazar a Dimas, que había llegado en su silla, transportada por dos robustos gañanes. Ambos lloraron al abrazarse y ambos se acariciaron.

—Ya ves, Juan, cómo me encuentro de ruin. Esto es el principio del fin —sentenció Dimas.

—Se pondrá bien, señor Dimas, ya lo verá —prometió Juan.

Cuando llegó a la casa, Rosa salió a recibir a Juan gritando de alegría y de un salto se le colgó al cuello, le besó las mejillas y le dejó los carrillos llenos de lágrimas. No había manera de descolgar a aquella mujer de catorce años del cuello de Juan. Los que contemplaban la escena sonreían. Es una niña, decían. Pero Dimas sabía que su hija había dejado de ser una niña.

La última travesía a Cabo Verde no había sido tan exitosa como las anteriores. Aunque la base de tripulación había sido la misma, al faltar José Niño faltaba la madurez y la seguridad. Juan tuvo que apoyarse en el buen sentido en Pablo Cantero, el físico, y en Domingo Morales, el contramaestre. No dio preponderancia a ninguno de los dos y, ya se sabe, más vale que mande solo uno aunque no lo haga muy bien, que dos den órdenes diferentes. Juan tenía miedo de que, si se mostraba partidario de uno en particular, él perdería en respeto y jerarquía ante los demás. Prefirió utilizar dos cartas, en lugar de una sola.

Cuando tuvo que hacer las cuentas con Dimas, hubo que explicar que dos esclavos varones habían muerto asfixiados por las emanaciones de un pequeño brasero que él consentía que tuvieran para cocer sus hierbas curativas. Juan no pudo aclarar los verdaderos motivos. Tampoco pudo explicar a Dimas por qué hubo un muerto acuchillado, el marinero Andrés Pereiro, apuñalado por su compañero Hernán Oeiras, que en cuanto el bajel tocó tierra salió corriendo y debió de estar escondido para que la Hermandad no lo encontrara.

—¿No será que había alcohol a bordo? —inquirió Dimas—. Ya sabes, Juan, que eso es la peor enfermedad.

—No lo sé, señor Dimas. Reconozco que no había excesiva vigilancia. No volverá a suceder.

Entre la pérdida de los dos esclavos y la indemnización que había que pagar a la familia de Pereiro, los beneficios de la travesía fueron inferiores al veinticinco por ciento de lo que había obtenido en anteriores campañas. Eso, tanto a Pablo Alaminos como a Diego, no les gustó nada y se lo hicieron saber.

—Pues, cuando queráis, me compráis *La Rábida* y dejo la compañía —les dijo Juan malhumorado.

—No te enfades, Juan. Solo te decimos que las cosas tienen que salir bien.

Pasados los primeros días después de la llegada de *La Rábida*, Dimas llamó a Juan para decirle:

—Mira, Juan, mi hija es ya una mujer. De repente, como ocurren estas cosas. No tiene una madre que la cuide y yo pronto me iré al infierno, y si no me voy, cada día será más difícil guiarla por el sendero de la prudencia. Ella está, siempre lo ha estado, enamorada de ti. A mí me gustaría que te casaras con ella. Ella sería feliz y yo me quedaría tranquilo. Pablo y Diego tienen sus mujeres y prole, y poco se ocuparían de ella. Viviríais en la casa que hice para ella y todos seguiríamos cerca.

Juan quedó muy sorprendido. Nunca pensó que esas cosas se arreglaran de esa manera. Siempre había visto a Rosa como una chiquilla, hija de Dimas Alaminos, con la que acostumbraba a bromear. Pero así, prometer que se casaría con ella, le pareció complicado de responder en aquel momento.

—Si no te casas con ella, se casará y pronto con José. No es bueno para la sangre que los primos se casen. Nadie me lo ha dicho, pero yo tengo olfato sobre lo que puede avecinarse. Tómate algún tiempo para contestarme. Si me dices que sí, me darás una gran alegría y tranquilidad, y si me dices que no, pues las cosas seguirán como hasta ahora. Hasta que no me digas nada, no lo comentes con Rosa. Podría interpretar mal mis intenciones.

—Le prometo, señor Dimas, que le contestaré pronto. Solo le diré que tengo la intención de conseguir la cédula de piloto de la Armada de Castilla, como José, en cuanto pueda, ya que mi vida parece destinada a estar más tiempo en la mar que en tierra.

—¡Qué empeño en lo de conseguir la cédula de piloto de Armada! Se gana menos y hay más riesgo.

Juan no tenía con quien consultar para poder responder a Dimas y, como quiera que Rosa no hacía otra cosa que provocarle, este decidió dar su acuerdo a Dimas Alaminos. Unas veces Rosa aparecía en su alcoba cuando Omar no protegía la puerta. Otras le esperaba, escondida entre los mimbres, cuando se dirigía al fondeadero. Con la excusa de darle sustos luego se abrazaba a él. Casándose con Rosa entraba en una familia de renombre en Palos y se hacía español automáticamente. Un tío de Dimas había acompañado a Cristóbal Colón en su segundo viaje y eso era ser alguien. Tendría una casa de piedra para él y su mujer, y su futuro suegro le apreciaba. Todo eran ventajas y no se veían inconvenientes. Decidió dar su consentimiento.

Dimas se alegró mucho y a pesar de estar impedido en su silla dispuso el calendario de todo lo que había que hacer para la boda. Después de hablar con el fraile don Domingo de Escoriaza, se determinó que la boda se celebrase a principios del año siguiente de 1556 en la iglesia del monasterio de la Rábida, el día de San Sebastián, es decir, el 20 de enero. Así, Juan, después de unos días de solaz con su joven esposa, podría incorporarse a su barco a finales de febrero, como venía haciéndolo siempre.

En el año de la boda, Juan tenía veinticuatro años y Rosa quince. Se anunció la fecha de la ceremonia y no pareció que nadie se sorprendiera. Únicamente Eustaquia, la mujer que cuidaba de Dimas, se mostró claramente opuesta y enfadada, y alegó la excesiva juventud de Rosa. Esta saltaba de alegría y dedicaba todo su tiempo a preparar la casa que su padre había construido para ella, cerca del caserón donde ahora vi-

vía. Por las noches informaba con entusiasmo a Juan de la marcha de los preparativos y de la ornamentación del hogar.

Después de las fiestas de la Navidad y de las del Año Nuevo, Rosa atacó febrilmente los últimos retoques de su nuevo hogar y, cada vez que Juan y José volvían del fondeadero al atardecer, era tal la alegría de la hija de Dimas que colmaba de besos a Juan y también a su primo José. Unas demostraciones de cariño que no prodigaba a sus hermanos Pablo y Diego.

Una semana antes de la boda, fray Domingo de Escoriaza salió a recibir a Juan cuando este se dirigía al caserón después de haber pasado el día a bordo de su jabeque.

—Hola, Juan, se avecina el acontecimiento… y supongo que estarás contento.

—Sí, don Domingo. Estoy muy contento, aunque ya me doy cuenta de que Rosa es todavía muy joven. Estoy buscando a una señora de cierta edad que ayude a Rosa en mis ausencias y gobierne la casa, le enseñe y la proteja. Si vos conocéis a alguna…

—Sí, ya me lo dijo Dimas y estamos buscándola. Pero la razón de este encuentro es que esta noche estoy invitado a cenar con ustedes y he pensado que haciendo el camino hasta su casa juntos podremos conversar tranquilamente. Supongo, Juan, que sabes que el matrimonio es un sacramento que se otorgan los contrayentes, y aunque no te veo frecuentar la iglesia con la asiduidad de un buen cristiano, sé que eres hombre de buena voluntad y tienes honor y dignidad.

—Sí que lo soy, padre.

—Eso creo, Juan. Sin embargo, yo, como testigo de la Iglesia en la boda, tengo que estar seguro y me gustaría saber si tu matrimonio se hace por amor, como debe ser, o por con-

veniencia, como gentes mezquinas andan diciendo por ahí —Juan quiso interrumpir al fraile, pero este con un gesto le hizo desistir—. Yo, de joven, pasé algún tiempo en un monasterio que mi orden tenía en Salónica y allí aprendí un poco de griego. Gracias a ello yo sé que tú no eres castellano de Mallorca. Tranquilízate, no se lo he dicho a nadie y seguiré sin hacerlo. Cuando estabas delirando y me llamaron para saber lo que decías, porque nadie entendía tu jerga, primero me di cuenta de que lo que murmurabas era griego y luego, escuchando con más atención, hablabas de tus padres y de Cefalonia y Valeriano. Te hablé algunas palabras en mallorquín y no las oías o no contestabas. No eras mallorquín y ni siquiera español. No te apellidabas Gros. En tu bolsa de cuero tenías un icono de la virgen de Prevenzana y eso me hizo escribir a un fraile amigo de Salónica, quien a su vez pidió a otro que indagase sobre tu familia y me envió esta carta.

Y uniendo el gesto a la palabra le entregó la misiva que Juan leyó: «Hermano en Cristo y querido fray Domingo de Escoriaza, después de algunas semanas recibí información de nuestros hermanos de Argostoli que me confirmaron sus sospechas. El muchacho del que me hablaba en su carta puede ser hijo de una familia de Valeriano llamada Fokas, siendo su padre Jacob o Santiago, como decimos nosotros…». Juan ya no leyó más y le devolvió la carta al fraile. En aquel momento, al sentirse descubierto, decidió, para siempre, no volver a mentar el nombre de Joan Gros.

—Por eso, querido Juan, para poder celebrar el matrimonio solo deseo que me digas si quieres a Rosa o no.

—Padre Domingo, le juro por lo más sagrado, por la virgen de Prevenzana, que la quiero de verdad y cuando tenga un par de años más la querré más todavía. Ya no tengo más amor que ella pues mis padres murieron en el seísmo.

—Me das una gran tranquilidad, hijo mío. Hablemos de otra cosa.

Y juntos llegaron al caserón.

La boda transcurrió con toda normalidad. A la ceremonia en la iglesia del monasterio de la Rábida asistieron todos los legos y frailes. Dimas se había ocupado de entregar un generoso óbolo para mejoras del monasterio. También asistió el pueblo entero. Dimas actuó como padrino satisfecho y la madrina fue Régula, la esposa del mayorazgo Pablo Alaminos. Como estaba previsto, fray Domingo de Escoriaza ofició la ceremonia. En la iglesia cantaron los frailes el *Gaudeamus* y los coros de las otras iglesias de Palos ofrecieron un repertorio de las más alegres canciones andaluzas. El banquete se celebró en el caserón de Dimas y solo asistieron los invitados forasteros y la familia. Todo fueron plácemes y deseos de felicidad para la joven pareja. Dimas, como padrino generoso, había encargado a las dos posadas de Palos que dieran comidas y bebidas gratuitamente a todos aquellos que se presentaran en el día de San Sebastián y, claro, ese día se presentaron no solo los del pueblo, sino también los de los alrededores. Fue un día recordado aquel de San Sebastián del año 1556.

Juan, en aquella primera noche de bodas, decidió actuar con una moderación y prudencia máximas, teniendo en cuenta la juventud de su desposada. Sin embargo, poco a poco fue dejándose llevar por el entusiasmo y el ardor de Rosa, y cuando amaneció ambos seguían dispuestos a recomenzar una y cien veces los juegos amorosos. Aquella pasión y facilidad no dejó de sorprender a Juan y todo lo atribuyó, en los primeros momentos, a la fogosidad y el amor de Rosa. Se manifestaron mutuamente gran satisfacción y la boda pudo calificarse como de muy feliz. Hicieron un pequeño viaje

hasta Ayamonte, donde Rosa tenía una tía abuela que no podía caminar, y a los diez días volvieron a Palos, donde ambos deseaban, en su propio hogar, iniciar juntos la vida de casados.

A finales de febrero, cuando se calmaron los temporales, salió Juan en *La Rábida* con una carga de barras de plomo con destino a Cartagena, ya que fue José Niño quien hizo el viaje a Cabo Verde. No se supo de la razón por la que se cambiaron los destinos habituales de los bajeles. El *Punta Umbría* de José Niño fue a Cabo Verde y *La Rábida* de Juan Griego, *el Griego*, a Cartagena con barras de plomo. Lo cierto es que a los pocos días de la salida el *Punta Umbría* retornó a Palos a causa de una vía de agua y para repararla tuvo que esperar cuatro semanas. A mediados de abril, *La Rábida* volvió de Cartagena sin novedad. Rosa acogió a Juan con alegría, pero no con el entusiasmo que hasta entonces había mostrado. Esto intrigó a Juan. Era evidente que un cambio se había producido en la forma de ser de Rosa. Su fiel criado Omar le dijo:

—Busca las razones del cambio en la vía de agua del *Punta Umbría*.

Juan anduvo unos días receloso sin conseguir que Rosa cambiase de actitud, hasta que un día le dijo que esperaba un hijo para diciembre. Juan se llevó una gran alegría y atribuyó a este nuevo estado de Rosa las razones de su transformación de carácter. Tomó la decisión de no navegar y aprovechar ese tiempo para ir a Sevilla y examinarse como piloto de la Armada de Castilla. Primero habló con Pablo Alaminos, quien, debido al impedimento de Dimas, había asumido la jefatura de la compañía de barcos, y le manifestó su deseo de no navegar hasta que su hijo naciera. A pesar de que las razones que dio no fueron muy convincentes, Pablo tomó la

decisión de contratar un maestre de fuera para *La Rábida* y dio su conformidad a Juan para que se marchara a Sevilla. Cuando volvió a casa se apresuró a informar a Rosa:

—Iremos a Sevilla para que consiga el título de piloto.

—Yo no me moveré de aquí. Vete tú solo. No quiero tener problemas con el embarazo.

Como es lógico, Juan se llevó una gran desilusión, pero vio tan determinada a Rosa que no osó hacer cambiar su decisión.

Juan y Omar se fueron para Sevilla a primeros de julio y una vez allí alquilaron una casa con patio y abrevadero para las caballerías, muy cerca de Triana y junto a los muelles. Juan se presentó con el libro *Espejo de Navegantes* bajo el brazo ante el cosmógrafo y piloto mayor don Alonso de Chaves, autor del mismo. Juan llevaba en un saco, como de costumbre, dos lingotes de plata de parte de Dimas Alaminos. Tras hacerse el sorprendido y agradeciendo el presente, Alonso de Chaves le propuso que recibiera clases de otro piloto de la Casa de Contratación llamado Martín Ceraín, y acordaron que para final de octubre se procedería a su examen y concesión del título.

—No tendréis ningún problema, señor Gros. El señor Ceraín es un magnífico maestro y una excelente persona.

Durante el periodo que Juan estuvo en Sevilla, enviaba a Omar cada mes para recabar información de cómo iban las cosas por Palos y él mismo se desplazaba cuando las clases se lo permitían. Omar siempre le decía que había visto a José rondando por la casa de Rosa y, cuando Juan iba a Palos, él mismo se encontraba con el primo de su mujer con más frecuencia que de costumbre.

—¿Por qué no estás navegando, José? —le preguntó Juan un día que había llegado de Sevilla.

—Estoy esperando un destino como piloto de la Armada. Entretanto, ayudo en las atarazanas a Pablo y a Diego —le respondió.

Como todo llega y todo pasa, también llegó el mes de octubre y la fecha del examen de piloto. Aprobó con suficiencia y recibió la cédula a nombre de Joan Griego, quedando en espera de destino. Su examen destacó en el arte de navegar y cosmografía.

Cuando Juan y Omar volvieron a Palos, acababa de morir Dimas Alaminos. Las exequias habían tenido lugar tres días antes y tanto Rosa como Juan se sintieron sinceramente entristecidos. Juan respetaba y quería a Dimas como a un padre y este a Juan como a un hijo. Ante el ambiente de luto de la familia, Juan no echó en falta a José hasta que la misma Rosa le informó de que, una semana antes de la muerte de su padre, José había embarcado en su *Punta Umbría* rumbo a Canarias. El estado avanzado de gestación de Rosa no invitaba a prácticas amorosas en aquel ambiente de tristeza y duelo y Juan se conformaba estoicamente.

A los diez días del fallecimiento de Dimas y ante una reunión de los hijos de Dimas en el caserón para discutir sobre las propiedades de Dimas y de la herencia, Eustaquia presentó un pliego en el que el padre Domingo de Escoriaza certificaba, en compañía de otros frailes de la Rábida, que ella, Eustaquia Sardinha, era la esposa legítima de Dimas Alaminos, viudo, por haber contraído matrimonio el 5 de octubre de aquel mismo año en la capilla de la virgen de los Remedios de la iglesia del monasterio de la Rábida. Aquella noticia produjo un verdadero seísmo. Bien estaba que Eustaquia tratara con mimo y amor a Dimas. Incluso que Dimas se solaza-

ra con ella como lo hacen los hombres, pero de eso a que se convirtiera en su esposa…

Pablo, Diego y Rosa odiaban a Eustaquia y ella a los hijos de su marido. Tampoco estaba bien vista por José Niño y Juan el Griego. Cuando el procurador de Palos leyó el testamento dictado seis meses antes de que muriera Dimas, se supo que este dejaba a Eustaquia el caserón y todo lo que contenía, incluidos varios arcones con ducados de oro, y el resto se dividía en tres partes, una para cada hijo. A José Niño le dejaba el bajel *Punta Umbría* y a Juan el Griego le devolvía la llave del arcón y le hacía donación de doscientos ducados de oro.

La nueva situación creada por el fallecimiento de Dimas y su herencia provocó un caos familiar y un escándalo en Palos. Todos riñeron, unos con otros, y la compañía de barcos y fletes dirigida por Pablo amenazaba disolverse.

En el mes de diciembre, Rosa dio a luz una niña de casi tres kilos de peso, a la que bautizaron como Margarita, que casi pasó desapercibida para la familia Alaminos. A Juan, aquella niña le recordaba las facciones de José Niño y eso le confirmó que a quien de verdad amaba Rosa era a José. Cuando la niña tuvo un mes, su rostro se fue conformando y le confirmó que no era suya. Juan se mostró taciturno pero no dejó vislumbrar ni enfado ni decepción, y prodigó a Rosa y a la niña todas las atenciones y mimos que un esposo y padre puede ofrecer.

Cuando volvió José Niño, se llevó una gran sorpresa y disgusto por la muerte de Dimas y se pasaba los días muy cerca de Juan y Rosa. Juan no tenía dudas sobre la paternidad de Margarita y esto se confirmaba por el especial amor que José mostraba a la niña. Incluso Rosa propuso a Juan que José, al no tener acogida en el caserón de Dimas, se quedara en su

casa, pues cuartos y alcobas había de sobra. Juan aceptó, pues había ya tomado la decisión de desaparecer de Palos, donde el ambiente y la presión se le habían hecho insufribles.

Juan mantenía contacto epistolar con el maestre Martín Ceraín, el que había sido su tutor durante los estudios para el examen de piloto de la Armada, y este le decía que no debía embarcarse pues podría en cualquier momento ser llamado para incorporarse en alguna nao o galeón de la Armada. Cierto día recibió una misiva en la que Ceraín le informaba de que debía presentarse en Sanlúcar, el primer día de julio, en la nao *El Salvador* en calidad de pasajero. Con ella llegaría a La Habana, donde debía incorporarse como segundo piloto en la nao *La Trinidad*. A Juan le dio un vuelco el corazón, pero no dejó vislumbrar su alegría y no dijo a nadie que iba a incorporarse a la Armada de Castilla. Tenía un mes de tiempo y lo primero que hizo fue tratar de vender *La Rábida*, pues tarde o temprano, se decía, tendría que incorporarse como piloto. Pablo Alaminos, que se había separado de sus socios, se mostró interesado y también el propio José Niño. A la semana Juan había tomado la decisión de vender al contado *La Rábida* a Pablo Alaminos por un valor de mil setecientos ducados de oro, que guardó en un segundo cofre de hierro con dos llaves.

El día de San Juan, el 24 de junio, se despidió de su esposa Rosa, que no se mostró más afligida que otras veces, y de la niña Margarita, cuya sonrisa guardó Juan en su memoria toda su vida. También se despidió en el mismo fondeadero de José Niño. Se dieron un sincero abrazo y Juan le dijo:

—Te quedas con lo que más quiero. Protégelas.

—Descuida —respondió escuetamente José.

Juan y Omar embarcaron sus avíos y los dos cofres en una galeaza almadrabeña, que había estado reparando en la atarazana de Palos y que se incorporaba en Sanlúcar de Barrameda a la almadraba de Rota, pues la campaña del atún comenzaba el mismo día primero de julio.

Cuando llegaron a Sanlúcar, enseguida divisaron la nao *El Salvador*, donde trasladaron su equipaje. Allí supieron que el emperador Carlos V había abdicado a favor de su hijo Felipe II para que reinase en España y Flandes. «Que el cielo nos acoja confesados y comulgados», decían las gentes. La nao era una de las cuatro unidades de la Armada que daría protección a una flota de ocho mercantes que partía para La Habana con colonos, ganado, frailes y mujeres lavanderas para esposar en la isla. Tenía tres palos y un porte de doscientas ochenta toneladas. La tripulación era de sesenta y un hombres, según las ordenanzas, y se distinguían de los soldados por la boneta de lana roja. Juan negoció con el capitán su ubicación a bordo y, después de un corto mercadeo, este le adjudicó uno de los mejores sitios de a bordo, un pañol cerrado pero bien aireado, con dos hamacas caribeñas, donde podía acomodarse sin ahogo con todo el equipaje. La nao llevaba un centenar de soldados y disponía de doce cañones por banda y, por los comentarios que podían oírse a bordo, la embarcación era muy rápida.

El primero de julio del año 1557, Juan Gros, más conocido por Juan el Griego, con veinticinco años y con la cédula de piloto de la Armada de Castilla en su poder y todo el tesón y el entusiasmo de su juventud, salía de España con su criado negro Omar en busca de su destino.

* * *

Transcripción del documento del Archivo General de Indias, relativo a Juan Griego. Signatura; Indiferente 1562, Legajo 2, folio 57-58:

*Yo Francisco de Almonte, escribano y lugarteniente de la Casa de Contratación de las Indias, doy fe, por los originales que están en mi poder, de los exámenes que aparecen que son hechos por los pilotos de la Carrera de Indias. Donde el año mil quinientos cincuenta y dos y de la parte que dice que Alonso de Chaves, que usa el oficio de Piloto Mayor ante Lorenzo Miranda que fue escribano de esta dicha Casa y ante Juan Pineda que al presente es escribano de ella y cuyo teniente soy yo, y ante las dichas personas que de este oficio han sido examinadas de los oficios y cargos de mis pilotos de la dicha Carrera de Indias, se han examinado y recibido el grado* (el título) *las siguientes personas por orden y forma que abajo subsiguientemente se declara:*

*Estevan Gomes, portugués.*

*Francisco Serra y Baldo, natural de San Remo.*

*Vivencio Pala, natural de Génova.*

*Manuel Gonzalves, portugués.*

*Joan Felipe, de Nápoles.*

*Francisco Vello, portugués.*

*Pablo Alzo, de Córcega.*

*Joan Griego, de Grecia.*[16]

*Joan Griego, natural de Candía, en Grecia.*[17] *Piloto que parece que estuvo a la orden de esta Casa de Contratación, siendo precedido (...) imos que ante él, lo oficia y en información que por un manda-*

*do dio, que le pronunciaron obtener y parecer ser marino, a la vez navegando a las Indias. Ser casado y belado con mujer originaria y natural de la Villa de Palos que procediendo de la más recta información que se requiere al Piloto Mayor*[18] *lo examine para el oficio de piloto y para que siendo examinado y hallándose hábil suficiente para, ello se le diese el Título y Provisión para usar el dicho oficio de Piloto de las Indias, conforme a lo ordenado por Su Majestad en ello dispuesto, he mandado en la dicha ordenanza de esta Casa de Contratación y en la Cédula y Provisión Real que sobre ello hablaba, dada en Monzón a dos días del mes de marzo de mil quinientos cuarenta y siete, después de que el Piloto Mayor tuviera la misma orden que con Joan Felipe (napolitano casado con española). Según que más cumplida y extensamente conata (conocida) y parece, que por los dichos actos de los exámenes que me refiero.*

*En la ciudad de Sevilla, de lo cual por mandado de los dichos señores jueces, di este testimonio a su Señoría que es hecho en Sevilla, a veintinueve días del mes de octubre de mil quinientos sesenta y uno, estando presentes los testigos Juan Cristoval, Alonso Gómez y Juan Manuel, vecinos de Sevilla.*

Luego vienen unas inscripciones de las modificaciones del escrito que dicen, como era costumbre, «entre los renglones…», y más abajo aparecen las firmas y rúbricas correspondientes a los testigos y al escribano Francisco de Almonte.

Este es el único documento disponible en los archivos españoles, tanto de Castilla, como de la Nueva España, Perú y Filipinas, referido a Joan Griego, Juan de Fuca o Ioannis Apostolos Fokas de Valeriano. El resto de los datos históricos provienen del fraile inglés Samuel Purchas y de los historiadores griegos. Por ello esta biografía ha respetado los pocos datos históricos existentes, y el resto de la descripción sobre Juan de Fuca ha debido ser escrito con ayuda de la imaginación.

# Capítulo VII

## Cuba

—Cruzar el charco la primera vez no es cosa baladí —le dijo el capitán a Juan—. Recuerdo cuando yo lo hice por primera vez. Todo mi anhelo era poder dormir en tierra, en algún lugar que no se moviera. Llegué feliz, pero me invadió una profunda nostalgia al saberme tan lejano de mi tierra. Eso es un sentimiento que se debilita con los años, pero que nunca desaparece.

El capitán de la nao *El Salvador* era un vasco llamado Domingo de Lezo. A bordo se decía que años antes había navegado al corso contra los franceses. Su fortuna, conseguida con los botines y saqueos, se estimaba suficiente para no seguir navegando con riesgo. Nadie sabía explicarse por qué lo hacía. Tendría unos cuarenta y cinco años, era alto, de grandes fuerzas, grave de gesto y la admiración de lavanderas y golfas de burdel. Juan y Domingo simpatizaron en cuanto se conocieron. No hay que olvidar que Juan, con su criado Omar, despertaba una gran curiosidad por su capacidad para hablar con los griegos y con los esclavos árabes. Era un aspecto exótico de su personalidad que atraía.

La mañana del séptimo día desde que salieron de Sanlúcar, el día de San Fermín, atracaron en las Palmas de Gran Cana-

ria. Estuvieron haciendo aguada y repusieron víveres frescos durante cinco días, y cuando el día 13 de julio zarparon, los alisios estaban bien entablados y navegaron en posiciones de seguridad. La nave capitana, que era el galeón de mayor porte, encabezaba la flota. Luego, de dos en dos, los barcos mercantes quedaban por la aleta de babor de la capitana, y en la misma enfilación que el galeón que abría la navegación se colocaban los otros tres barcos de guerra. *El Salvador* se situaba el último de la fila de barlovento porque era el más veloz. Estas posiciones eran imperativas pues así, en caso de ataque de los corsarios, se aprovechaba el barlovento para proteger con mayor rapidez a los barcos mercantes y dispersar a los corsarios franceses que, ansiosos como fieras hambrientas, procuraban asaltar y robar a las naves indefensas que iban o volvían de las Indias cargadas de oro y plata. La incompetencia de la política exterior del emperador Carlos V y de sus ministros flamencos había fomentado por reacción los ataques de los corsarios franceses, con el beneplácito y estímulo de su primo, el rey de Francia, Francisco I.

El viaje a Cuba se hizo sin contratiempos ni avistamientos de piratas y con buen tiempo en treinta y tres días. Únicamente un ataque de malaria del segundo piloto alteró la rutina de las guardias y permitió a Juan ofrecerse al capitán Domingo de Lezo para sustituir al enfermo. Este aceptó y Juan se ocupó del pilotaje del barco en la toldilla durante los cinco días de convalecencia del segundo piloto. Esto le concedió el derecho a comer con los oficiales en mesa con mantel, sucio pero mantel, tocino, cecina cocida y algo de queso, duro como las piedras, servidos por un marmitón que repartía sopas y vino. Menos mal que Juan recibía especial atención con los condimentos de bonitos, peces voladores, dorados y otros peces que Omar pescaba y cocinaba, y que repartía genero-

samente entre el resto de los comensales de la tabla de los oficiales, que eran el capitán, los pilotos, el escribano y el físico.

La flota, después de haber hecho una escala corta en el poblado de Trinidad, siguió al oeste para luego recalar en La Habana. Cuando navegaban por la noche, Juan se extasiaba contemplando el cielo y preguntándose si una vez allí, en Cuba, él, Juan el Griego, seguiría siendo el mismo. Le obsesionaba el pensamiento de que bajo un nuevo cielo las personas cambian y temía transformarse en alguien no deseado, o bien en alguien mejor, pues sabía que no era perfecto ni mucho menos. En cierta ocasión confió estos pensamientos al capitán Domingo de Lezo y este le respondió:

—No temas, Juan, eso se arregla volviendo a Castilla. Durante toda la vida y en cualquier sitio podemos ser mejores o peores. No es cuestión de cielos, es cuestión de la propia conciencia.

Los cuatro barcos de guerra quedaron amarrados a los muelles hasta el mes de marzo, en que volverían a custodiar otra flota que haría el tornaviaje protegiendo a otra flota. Entretanto Juan permaneció a bordo hasta que encontró una casa donde vivir mientras estuviera en La Habana. Después de varios días de búsqueda, halló cerca de los muelles una casa de alquiler con patio y cuadra, como las que había en Palos, y allí trasladó su equipaje y el de Omar, juntamente con los dos cofres de doble cerradura donde guardaba sus ducados de oro. Enterró los cofres en lugares separados en su nuevo hogar y comenzó a aclimatarse en espera de hacerse cargo del pilotaje del galeón *Trinidad*, donde la Casa de Contratación le había destinado como segundo piloto. La autoridad de los muelles le informó de que su nao no llegaría

del Callao antes de enero de 1558, y que no zarparía antes de primavera.

Se veía frecuentemente con Sebastián de Lezo, que tenía una lujosa y confortable casa en propiedad donde vivía con su mujer cubana y dos niños de tres y cinco años y un número de criados considerable. Juan se preguntaba cómo era posible que con el sueldo de capitán de un galeón de Indias se pudiera vivir rodeado de tanta grandeza y comodidad. Solían cabalgar en magníficos caballos, propiedad de Sebastián, por los alrededores de La Habana, y la recíproca confianza hizo que Sebastián terminara por ofrecer a Juan que entrase en sociedad en la propiedad de una embarcación mercante que hacía la ruta de tierra firme a La Habana y Veracruz con mercancía general. La urca se llamaba *Santa Marta*, cargaba quinientas cincuenta toneladas y había sido construida en Cartagena de Indias. La mandaba un amigo de Sebastián llamado Martín Mendaro, que compartía la propiedad con Sebastián. A mediados de diciembre la *Santa Marta* arribó a La Habana y Juan pudo visitarla y conocer a Martín Mendaro, su maestre. El olor que despegaba la bodega de aquel bajel hizo recordar a Juan sus viajes de Cabo Verde a Azores con esclavos. Aquel olor tan conocido hizo que Juan tomara la decisión de aceptar la oferta de Domingo y así entró en posesión de la tercera parte de aquel negocio de negreros, con el que el propio Juan había amasado prontamente su riqueza en sus viajes a Cabo Verde.

Juan pasó sus primeras Navidades con calores. Se juntaba todas las tardes con Martín y Domingo y hacían planes sobre las próximas actividades con la *Santa Marta*. Poco a poco Juan fue entrando de lleno en el negocio y conoció a los compradores de esclavos de la isla y a aquellas personas que era preciso sobornar para que las diligencias y permisos no

ahogaran los beneficios de la trata. Martín Mendaro se mostraba aparentemente sumiso y siempre dispuesto a agradar a Domingo y Juan, a quienes respetaba por su cédula de marinos de la Casa de Contratación de la que él carecía, y esto le impedía navegar en su urca a cualquier puerto de Castilla. A veces, Martín y Domingo mostraban deseos de retirarse de la mar y de los negocios de esclavos, que siempre eran muy arriesgados. La *Santa Marta* solo transportaba esclavos pedidos por los grandes colonos de Cuba y Veracruz y sus viajes a tierra firme se hacían siempre con los propios compradores o sus agentes a bordo. Esto tenía la ventaja de que el riesgo de pérdidas era menor, pero tampoco el beneficio era el que se conseguía cuando se transportaba una carga completa de esclavos desde Senegal o la Mina a las Indias.

Llegó la primavera y Martín Mendaro con la *Santa Marta* partió hacia tierra firme en busca de mano de obra de ébano humano. En febrero había, por fin, arribado el galeón *Trinidad* y Juan se presentó a bordo con su cédula de piloto y con la buena recomendación de Domingo de Lezo a su amigo, el capitán del galeón, Santiago Martínez. Este aceptó que Omar embarcase como paje después de que Juan dejara entender que les serviría tanto a él como al propio capitán. La nave había sido construida en Pasajes por Martín de Villaviciosa en el año 1550 y podía cargar 643 toneladas. Era una nave nueva que solo tenía ocho años. Todos los días, antes de zarpar, Juan pasaba mucho tiempo a bordo conociendo a la tripulación y a los oficiales y tratando siempre de mostrarse colaborador y generoso, lo que le valió ser admitido de buena gana por todos. Entre tanto, Domingo de Lezo con *El Salvador* zarpó una semana antes con la primera flota, compuesta por seis naos de comercio y cuatro de guerra.

Y por fin llegó el día de la primera singladura de Juan como piloto de la Armada de Castilla. Eran seis los barcos de escolta de una flota de diez mercantes, bien cargados, con destino a Sevilla. Se decía que llevaban mucho oro y sobre todo plata. Juan puso mucho interés en conocer la ruta de vuelta a Castilla que obligaba a arrumbar al norte por el canal de las Bahamas hasta encontrar los vientos favorables del noroeste, casi siempre violentos, para luego dar rumbo a levante hasta alcanzar las Azores, que Juan bien conocía de sus anteriores navegaciones con José Niño. Una vez en el archipiélago se decidía si se hacía aguada y aprovisionamiento de verduras y comida fresca y corrían el riesgo de ser robados, o si daban rumbo directo al cabo San Vicente y luego a Sanlúcar y Sevilla. El primer viaje duró sesenta y siete días, algo más de lo previsto por el capitán Martínez. El retraso se produjo por la rotura de un mástil de una de las naves mercantes, a la que hubo de ayudar mientras la flota, reunida, quedaba facheando en pleno océano. Pero no se produjo

avistamiento alguno de corsarios franceses y toda la flota pudo llegar a Sevilla el 15 de junio sin novedad.

Mientras se descargaban los barcos, Juan envió a Omar a Palos para saber de Rosa y de la niña. Cuando volvió, informó a Juan de que, por desavenencias familiares, José, Rosa y la niña se trasladaron a Cartagena en el *Punta Umbría* y parece que allí moraban. Esta nueva dejó a Juan muy compungido pues deseaba, dijo, abrazar a su hija y ver el progreso que hacía.

Económicamente el viaje no había sido baldío, ya que el propio capitán ofreció a Juan participar en la pacotilla de los oficiales y este invirtió más ducados que los demás oficiales.

El *Trinidad* zarpó el primero de agosto sin su primer oficial, que por razones desconocidas no se presentó a bordo. El capitán ofreció el puesto a Juan, con lo cual su salario y su rango ascendieron de improviso. Volvió a La Habana con la flota de Indias, después de haber hecho escala en Las Palmas y sin mayores acaecimientos dignos de mención que el haber avistado dos barcos corsarios franceses, cerca de las Antillas, que dispersaron a lombardazo limpio cuando se acercaban con gran osadía.

En invierno, en La Habana, Juan reanudó su actividad en tierra ayudando en el negocio de la urca *Santa Marta*, que una vez descargada de esclavos tuvo que ser reparada por presentar algunas zonas de la tablazón evidencias de estar carcomidas por los gusanos.

Llegó a Cuba la noticia de la muerte, con cincuenta y ocho años, del emperador Carlos V en Yuste. Muchos españoles que vivían en el Caribe pensaban que sin el emperador las cosas irán mejor en la Indias. Otros, en cambio, como ocurre siempre en estos casos, desconfiaban siempre de los Austrias

y sentenciaron que valía más malo conocido que bueno por conocer.

El año 1559 se reanudaron los viajes de escolta a España sin que hubiera presencia de piratas, con lo cual parecía que la navegación por el Atlántico se iba a convertir en una regata de placer. Al llegar a Sevilla, Juan y todos los de la *Trinidad* supieron que España y Francia habían firmado la paz en abril, en el castillo de Cambresis, cerca de Cambrai, después de dos meses de grandes porfías. Esto era una buena noticia y sirvió de excusa para celebrar múltiples jolgorios y guateques. Pero cuando la euforia fue menguando, muchos oficiales de las naves de escolta artilladas se preguntaban cuál era la utilidad de su función, al suponer que todos los corsarios franceses desaparecerían tras este tratado de paz con España. Uno de los más pesimistas era Domingo Mendaro, que pronosticaba negros nubarrones para los oficiales de los galeones de Indias.

—Felipe II, hijo del emperador muerto el año pasado, al no tener enemigos en la mar, disolverá la escolta y cada mercante navegará solo con su avío y nosotros quedaremos sin labor.

Juan escuchaba estos propósitos de su capitán y callaba pensando que las cosas no suelen ser ni tan blancas ni tan negras. Si perdiera su trabajo como piloto, buscaría un posición de maestre en un mercante. Juan recordaba que el piloto mayor de la Casa de Contratación, Alonso de Chaves, le había expuesto que en Castilla se carecía de gente de mar suficiente. El tesón de Juan no le permitía ser pesimista.

En Sevilla, la noticia de la paz con los franceses hacía ya meses que había perdido interés y los trabajos de la Casa de Contratación continuaban como siempre. Se seguían exigiendo toda clase de tasas, y las inspecciones y controles de

los alguaciles parecía que incluso habían crecido. Si algo estaba prohibido, siempre había una manera de soslayarlo con dinero y sobornos. Hecha la ley, hecha la trampa. Todo seguía igual. En el *Trinidad* se recibió la notificación de preparar el galeón para zarpar en flota el tercer día de agosto, juntamente con tres naves artilladas y ocho navíos de carga. Domingo Mendaro se extrañaba de que todo siguiera igual. En toda su vida, sus enemigos habían sido los franceses y sin ellos ahora se encontraba desconcertado. Sin embargo, por los muelles de Triana corría el rumor de que naves inglesas estaban atacando y robando, en el océano Atlántico, a los mercantes de Castilla.

El 3 de agosto del año del Señor de 1559, zarpó el *Trinidad*, como parte de la flota de Nueva España. Se llegó a La Habana el 20 de octubre, después de haber soportado los embates de un horroroso temporal ya debilitado a la vista de la Española, que mantuvo dispersados a los doce navíos. Al cabo de tres días pudieron reunirse y juntos llegaron a La Habana. Durante la travesía fueron perseguidos por tres barcos que ondearon primero banderas inglesas y luego banderas negras, en señal de ataque corso. Sin embargo, uno de los tres barcos piratas quedó rezagado, probablemente por averías, y al cabo de algunas horas los dos restantes decidieron abandonar la persecución de la flota de Castilla porque no podían darle alcance.

En el año 1560 el gobernador de La Habana anunció que la flota que estaba en Veracruz había sufrido ataques y robos de los corsarios ingleses y se había visto obligada a retornar a su base para realizar reparaciones y, en consecuencia, no zarparían de La Habana hasta el mes de junio. Este retraso favoreció las intenciones de Domingo de Lezo, que decidió suspender su capitanía en el Trinidad para ayudar a Martín

Mendaro a vender la *Santa Marta*, que había cumplido «honrosamente» su labor negrera pero se hallaba atacada por la broma (el gusano) y convenía deshacerse de ella antes de que su mal fuera evidente. Tras darse de baja el capitán, la autoridad portuaria de La Habana ordenó a Juan el Griego que se hiciera cargo de la capitanía de la *Trinidad*. A los veintiocho años, Juan Griego alcanzaba el máximo grado de mando, poseía dos cofres llenos de ducados de oro y era propietario de la tercera parte de la urca *Santa Marta*, que aquel año sus socios trataban de vender. Para eso navegaron juntos Martín y Domingo hasta Santo Domingo, para negociar con un tratante que ya tenía cuatro embarcaciones preparadas para la «trata». Volvieron en el mes de mayo a La Habana como pasajeros, en una pequeña embarcación que alquilaron en Santo Domingo, con tres cofres repletos de monedas de oro. Uno de ellos era el que pertenecía a Juan, que tuvo que enterrarlo con la ayuda de Omar en un tercer lugar del patio de su casa. La compañía que había formado con Martín y Domingo para explotar el transporte de esclavos se deshizo, pero no así la amistad que los tres siguieron manteniendo mientras vivieron. Martín y Domingo habían apalabrado con el tratante de Santo Domingo que se encargarían de instalar en las proximidades de La Habana un muelle y un almacén para recibir a los esclavos, alojarlos y alimentarlos si fuera necesario y enviarlos a los nuevos destinos. Aquel año ambos amigos se dedicaron a este menester.

Llegado el mes de junio, la *Trinidad*, por primera vez bajo el mando de Juan el Griego, se incorporó a la flota de la Nueva España que venía de Veracruz y se dirigía con plata y oro y otras mercaderías a Castilla. La primera expedición de Juan como capitán transcurrió sin mayores problemas, salvo que a una nave de transporte se le abrió una vía de agua tan

importante que tuvo que ser abandonada y hundida, después de haber repartido su carga y el personal entre las demás naos. La operación pudo realizarse gracias al magnífico y excepcional estado de la mar, que además de estar totalmente en calma presentaba, entre Azores y la península Ibérica, un color blanco como la leche producido por la presencia masiva de un minúsculo protozoo.

La llegada tardía de la flota de la Nueva España obligó a anular la vuelta a Cuba en el mismo año, y tuvo que esperar hasta principios de abril del año 1561 para formarse como flota y zarpar para las Indias.

Durante el medio año que Juan estuvo en Sevilla, aprovechó para desplazarse a Palos para obtener noticias de su hijita Margarita.

Cuando Omar y Juan llegaron a Palos en una fusta de pescadores, comprobaron la total desolación del pueblo. Una peste violentísima había reducido a la población a la mitad y la mayoría de las actividades del puerto estaban paralizadas o reducidas a la mínima intensidad. La gente tenía miedo de instalarse en Palos por considerar que el pueblo estaba maldito y endemoniado. La casa de piedra donde vivió después de su matrimonio con Rosa estaba vacía y en ruinas, totalmente quemada. Faltaban los quicios de las puertas, las jambas y contraventanas, y había sido pillada y saqueada varias veces. Allí no quedaba vestigio alguno de su antigua vida. Omar y Juan se dirigieron hasta el caserón de Dimas Alaminos, donde seguía viviendo Eustaquia con sus familiares, todos desconocidos para Juan. Ella, de forma fría y concisa, le informó que Pablo, Diego y sus familias habían partido y ahora vivían en Ayamonte, y José y Rosa habían vuelto de Cartagena porque ahí no llegaron a integrarse y a los seis meses de su vuelta murieron por la peste. La niña Margarita

se salvó y había sido recogida por los frailes del monasterio de la Rábida. Allí se dirigieron seguidamente en busca de la niña. Llamaron y el propio fray Domingo de Escoriaza les recibió alborozado.

—El mantenimiento de la niña y de todos los niños que se salvaron de la peste en este pueblo corre a cargo del marqués de Estepa —informó fray Domingo.

—¿Dónde la puedo ver? —preguntó Juan.

—Estará en la escuela. Si quiere le acompaño —se ofreció el fraile.

—Muy agradecido a su reverencia —respondió Juan con sinceridad.

Fueron juntos a la escuela del pueblo y allí, correteando con los demás niños, fray Domingo le mostró a la niña Margarita de cinco años, cuyos rasgos le hicieron recordar al que fue su amigo José Niño. Todo el tiempo estuvo pensando en que la abrazaría cuando la viera y cuando llegó el momento no se atrevió a hacerlo. La niña parecía feliz y contenta en su ambiente. Mientras Juan la contemplaba con ternura, sin dejar de mirarla, le dijo al franciscano:

—Vamos al monasterio, fray Domingo. Quiero que a esta niña no le falte nada. Le entregaré un monto para asegurarlo.

En el mes de mayo de 1562 zarpó la flota para la Nueva España, y con la flota Juan Griego, al mando del galeón artillado *Trinidad*.

Instalado en La Habana, siguió haciendo viajes a España como maestre de la *Trinidad*, protegiendo a los barcos de carga de la flota de Indias de la rapiña de los ingleses, que habían sustituido a los franceses en ese oficio de odiar y robar a los españoles. Mientras Felipe, el hijo del emperador,

estuvo en Inglaterra casado con María Tudor, los piratas ingleses no molestaron demasiado a las naves españolas. Pero una vez que Felipe se desplazó a Bruselas, aborrecido de Inglaterra, para estar cerca de su padre, los ataques fueron cada vez más frecuentes, y más aún cuando murió, en el año 1558, María Tudor. Juan el Griego anduvo en este oficio hasta el año 1565, cuando con treinta y tres años, el 6 de junio, zarpó como pasajero a España, llamado por la Casa de Contratación, para asumir en Sevilla el mando del nuevo galeón de cuatrocientas toneladas llamado *Virgen de Begoña*, recién botado en las atarazanas de Bilbao en el año 1562. Este galeón había sido proyectado para hacer directamente la ruta de Sevilla a Veracruz.

Con el *Virgen de Begoña* estuvo navegando de Veracruz a Lisboa y Sevilla y de vuelta a Veracruz hasta el año 1567. En esas fechas, Juan Griego declaró que había saltado el charco diez veces.

Nunca cerró su casa de La Habana. Dejó allí a Omar, que la ocupó y protegió hasta el año 1568. Juan aprovechaba todos los meses libres para volver a La Habana. Tenía miedo del mal temple de Veracruz y nunca quiso montar una casa. Pasaba los días a bordo cuando necesariamente debía permanecer en puerto. Había muerto el virrey don Luis de Velasco, el del Condestable, y le sustituyó como era costumbre el presidente de la Audiencia, y desde entonces las cosas habían empeorado. A partir del año 1560 el oro era cada vez más escaso y, aunque la plata de México abundaba, los negocios no eran tan boyantes para los aventureros. De 1551 a 1560 se enviaron a Castilla 42 toneladas de oro y 303 de plata. En la década de 1561 a 1570, solo 11 toneladas de oro y en cambio 942 toneladas de plata. Por otra parte, los colonos, que no pensaban en volver, iban poco a poco organizando su país a

su manera, y eso no era lo mejor para los mercaderes. Cada día llegaban más frailes y curas y el control era más riguroso en todos los aspectos. En la Nueva España había surgido la noticia de que los franceses habían descubierto un pasaje para el mar de Poniente (el Pacífico), por entre la tierra de los bacallaos y la que va para adelante hacia el norte. Se decía que tras entrar la vuelta del poniente, por altura (latitud) de setenta grados y más y navegando al poniente, anduvieron tanto que bajaron a menos de cincuenta grados y hallaron una mar franca para poder navegar por ella a la China, la Especiería (las Molucas), Perú, etc., y si esto era verdad, mucho importaría que España intentase descubrir lo que era y se ahorrase muchos costos.

Una mentalidad abierta y libre como la de Juan, con todos estos rumores y una situación de presión cada día más acuciante, no podía estar satisfecha y poco a poco se fue convenciendo, como ya lo habían hecho sus antiguos socios Domingo de Lezo y Martín Mendaro, de que era mejor trabajar en el mar del Sur e instalarse en Lima o en el Callao. Presentó su baja en Veracruz y volvió a La Habana, donde comenzó a planear su salida. Volvió con un cofre más, lleno de piezas de oro y de perlas, y decidió que su ciclo en el Atlántico había finiquitado.

# Capítulo VIII

## Callao

El 26 de febrero de 1569, Juan el Griego desembarcó, procedente de un bergantín que salió de La Habana con melaza, carga general y pasaje, en la Ciudad de los Reyes (el Callao, en Perú) con su criado Omar, sus equipajes y los cuatro cofres de doble cerradura repletos de oro, en espera de que allí se le atribuyese destino en las naves del virreinato del Perú. Hacía las veces de virrey don Juan de Saavedra, presidente de la Audiencia, pero falleció a principios de año y fue sustituido por don Lope García de Castro, su sustituto hasta que llegó don Francisco de Toledo, conde de Oropesa, con el nombramiento de virrey, otorgado por el rey Felipe II.

¿Por qué Juan el Griego decidió a los treinta y siete años trasladarse al imperio del Perú? Porque, como dijo a su criado Omar: «en la Nueva España ya hemos visto lo que hay. Aquí en Sevilla estoy constatando que los navíos que van al Perú cargan más que los que van a la Nueva España. Las armas y los herrajes de Mendaro se embarcan más al Callao que a Veracruz. El oro procede del Perú, pues en la Nueva España está agotado. Allí hemos acabado nuestro destino. Los oficiales de la Casa de Contratación no paran de hacer negocios con los que van a Perú, a Jauja, a Potosí, y en cam-

bio con los que van a Nueva España todo son tasas, impuestos, dificultades y obstrucciones».

América.

El viaje de Veracruz al Callao, pasando por el estrecho de Magallanes, se prolongó casi tres meses y, salvo las paradas para hacer aguadas y aprovisionarse de alimentos frescos, transcurrió en el verano de año 1569 sin ningún tipo de inconvenientes. Nada más llegar a la Ciudad de los Reyes, Juan quedó gratamente sorprendido por el lujo y la comodidad de los que disfrutaban los españoles. Aquella primera impresión le confirmó que no se había equivocado en su decisión de trasladarse de la Nueva España al Perú. Se instaló primero en un tambo (posada o parador) y acto seguido fue a personarse a la Audiencia de Lima para presentar sus credenciales

y recomendaciones de Veracruz y ponerse a disposición de la marina del Perú, según su oficio y experiencia. Los oficiales de la Audiencia le informaron de que hasta que no llegara el nuevo virrey, don Francisco de Toledo, conde de Oropesa, no se producirían adjudicaciones de destinos en la flota del Perú. Durante aquel periodo, Juan aprovechó para vestirse a la moda de Lima, comprar dos caballos a muy buen precio, pues los había sueltos y salvajes y solo se precisaba ponerles el bocado una vez domados, y a buscar una casa que se adecuara a sus costumbres y necesidades. Al cabo de un mes encontró una casa que, con algunas reformas, le fue alquilada por un encomendero que tenía que desplazarse con su familia a Chilca, donde se ubicaba su encomienda con más de quinientos indios y un placer de oro del que sacaba casi tres gramos al día por indio y dedicaba unos doscientos a este productivo menester. En aquella casa enterró, como era su costumbre, sus cuatro cofres de doble llave.

La historia del oro del Perú y principalmente de Chile se puede iniciar en el año 1536, cuando el adelantado Diego de Almagro llegó a Copiapó, después de haber sufrido numerosas pérdidas de hombres y caballos al atravesar la cordillera de los Andes. Allí envió mineros e hizo catas que hallaron minas de oro en quebradas y en los nacimientos de ellas, tan bien labradas como si españoles entendieran de ello. En septiembre de aquel año la expedición de Almagro inició su regreso a Perú, donde informó de la formidable riqueza encontrada, que confirmaba lo que ya se sabía a través de los indios quechuas.

Durante el gobierno de Pedro Valdivia, de 1540 a 1553, el oro, el poder y los combates eran solamente un medio para fundar un nuevo pueblo y perpetuar su memoria. Su empeño no iba dirigido a las rutas bestiales e insaciables de los bus-

cadores de oro. Valdivia, con 152 españoles y tres clérigos entre ellos, además de muchos indios, fundó en Chile la ciudad de Santiago en 1541. Formó su cabildo y fue designado por este como gobernador, a pesar de que hasta entonces solo era un teniente de Francisco Pizarro. En este año las huestes de Valdivia tuvieron que combatir varias veces contra las tropas del cacique Michimalonco, que en uno de los encuentros fue hecho prisionero. Este episodio puede considerarse como el inicio de la historia de la minería del oro en Chile. El cacique, conocedor del interés que habían mostrado los españoles por el oro, le dijo a Valdivia: «General, yo te quiero servir con cierta cantidad de oro que haré sacar, ya que está en las minas. Y para sacarlo tengo necesidad de que me sueltes y me des licencia...». Las crónicas dicen que de esto se alegró el general porque era señal de que «había oro en la tierra, porque como no haya oro, los españoles van a esta tierra muy de mala gana».

Santiago de Chile dista de Lima unos 2.220 kilómetros. Era un largo viaje a lo desconocido. Valdivia envió a Francisco de Aguirre y a Francisco de Villagran, con cuatro soldados y un indio como guía, a ver si era verdad esa noticia que el cacique le dio. A los españoles se les había revelado nada menos que la existencia de los placeres auríferos del estero de Malga-Malga (hoy Margamarga), que se extienden a lo largo de cincuenta y cuatro kilómetros hasta su desembocadura en la actual Viña del Mar, y que luego financiaron gran parte de la conquista. El pensamiento del general Pedro Valdivia fue que «e considerando que llevando oro que había en esta tierra al Perú, le vendría algún socorro y que no lo llevando no le vendría gente». Se comenzó la explotación dirigida por Gonzalo de los Ríos y «en 40 días, con 400 indios se consiguió 28 kilos de oro, con herramientas de palo e non con

buenas bateas». Pero no se pudo continuar con esta primera explotación en Malga-Malga porque un indio, con una hábil estratagema, distrajo y desarmó a Gonzalo de los Ríos mientras los otros atacaban y mataban al resto de los españoles y quemaban el bergantín en Concón. Lograron escapar a caballo Gonzalo de los Ríos y un negro de nombre Juan Valiente, quienes llegaron exhaustos a Santiago a dar la triste noticia.

En el año 1544 cuentan las crónicas que «hay muchas minas de oro por toda esta tierra (...) muchos ríos (...) de mucha agua en los que no se halla oro, pero hállase en otros ríos menores en donde se saca». En junio llegó de la Ciudad de los Reyes el bergantín *San Juan*, mandado por el hábil marino genovés Juan Bautista Pastene, pertrechado con mercaderías, armas, municiones y herraduras por un valor de doce mil pesos. Pero como los del barco no vendían ni fiaban a nadie por no ver oro, Valdivia decidió tomar para sí toda la mercancía y la ropa, a su cargo. Esta mercancía la repartió a fiado, esperando que los españoles pudieran sacar oro y pagar con él, y no tomó para sí más de un vestido y camisas. Viendo las cualidades de Pastene, el general Valdivia lo nombra su teniente general en la mar y lo envía a tomar posesión del sur del continente, a donde llega hasta una latitud sur de 41º 30'. Valdivia escribió al rey que había tomado posesión del territorio hasta llegar cerca del estrecho de Magallanes. Al tener a su disposición una embarcación para enviar el oro a Lima, podía seguir esperando recibir refuerzos y reanudó la explotación de los placeres de Malga-Malga, consiguiendo en doscientos días 276 kilogramos de oro entre sus hombres y algunos encomenderos, con un rendimiento de 2,5 gramos por día e indio, gracias a la incorporación de nuevas bateas perfeccionadas llamadas «lusitanas». En 1553 se descubrieron los excepcionales placeres auríferos de Quilacoya.

El general gobernador don Pedro de Valdivia murió el 25 de diciembre en Tucapel, después de ser derrotado por el indio Lautaro. Solo quedó de su oro el crucifijo que llevaba al cuello. Murió pobre y lleno de deudas. Caprichos de la vida.

En 1557, el entonces virrey del Perú, don Andrés Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, nombra gobernador de Chile a su hijo García Hurtado de Mendoza, de solo veintidós años de edad, desdeñando los oscuros méritos de los conquistadores de Chile. Durante este periodo de 1560 a 1570 tiene lugar el verdadero auge de la explotación de oro en Chile. Un factor de la Real Hacienda estimaba el ingreso anual del quinto real (un veinte por ciento de lo recogido era para el rey de España, Felipe II) en cuarenta mil pesos.[19] Si se considera la evasión del orden del treinta y tres por ciento,[20] la producción de oro de este periodo sería del orden de mil doscientos kilogramos al año.

Pero para dar una impresión del estado de ánimo de los españoles del año en que llegó Juan el Griego al Perú, transcribimos aquí un párrafo que un inspector de minas, enviado por el virrey, manifestó a su superior: «Y puede tanto la codicia desordenada y la ceguedad que todos tienen en pensar y creer que de los indios les es lícito servirse como esclavos», además de otros conceptos del mismo tenor.

Conviene recordar que en 1542 se estimaba que en el Caribe, Nueva España (México) y Tierra Firme (hoy Colombia y Venezuela) se habían exterminado unos doce millones de indios en los lavaderos de oro, como consecuencia de la fatiga, del hambre y de las intolerables vejaciones. Fray Bartolomé de las Casas viajó a España y sostuvo ante el rey que los españoles eran enemigos de los indios y que era pecado mortal poner al prójimo en peligro de muerte corporal y que, en el caso de las encomiendas, también había peligro espiritual.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que De las Casas era un clérigo comprometido con el movimiento de la Contrarreforma que lideraba la España de su época, y que entre sus controvertidos juicios encontramos aquel que proponía reemplazar a los indios de las encomiendas por esclavos negros de África, ya que, según él, estos sí podían seguir siendo esclavos, y su convencimiento de que Aristóteles ardía en las llamas del infierno por considerar que, en la sociedad humana, existía una jerarquía y dentro de ella un estrato inferior que es incapaz de gobernarse a sí mismo y debe subordinarse a un estrato superior, la aristocracia. Fray Bartolomé de las Casas falleció en 1556 sin haber logrado éxito en su larga lucha. La realidad en América era más fuerte que su tesis y las encomiendas solo fueron abolidas en España por decreto en 1718, cuando en la práctica ya no existían porque en gran parte de América se había producido el mestizaje y habían desaparecido la mayoría de los indios de las encomiendas, reemplazados por esclavos negros.

Con estas consideraciones y conocimientos de la tierra que pisaba, Juan el Griego se dedicó a imaginar negocios productivos de toda clase, especialmente de compra y venta, mientras se paseaba por los muelles y calles del puerto de Lima. El 8 de enero de 1535, Francisco Pizarro trasladó la capital del Perú de Jauja a Lima, que es donde se asentaba el cacique de Lima, por estar junto al mismo buen puerto para la carga y descarga de los navíos. Se dio orden de construir un *tambo* (parador, posada, hotel, almacén), y a partir de aquel momento Lima, la ciudad regada por el río del mismo nombre, comenzó a poblarse, y se denominó al puerto la Ciudad de los Reyes, muy bien protegido por la isla de San Lorenzo y varios islotes.

Allí comprobó Juan que los españoles llevaban un vida de lujo y ostentación que no se había visto en lugar alguno.

Caballeros y mercaderes rivalizaban entre ellos en riqueza y a aquel cuya fortuna no sobrepasase los cien mil escudos peruanos se le consideraba un «mercachifle». Todos tenían esclavos moros (de África), las mujeres se vestían con las más ricas y bellas sedas de China y se hacía honor al vestir a las esclavas con la ostentación más aparente y ostentosa. Se celebraron fiestas a las que fue invitado nuestro Juan Griego, que quedó asombrado del fasto y del esplendor. Los mercaderes compraban, sin mucha contemplación ni control, cargas enteras de los navíos que descargaban en el puerto por valor de cien o doscientos mil escudos. Pocos entre ellos hacían otra cosa que comerciar, pues la agricultura la cedían a sus indios. La viña y el olivo, traídos de España, se habían aclimatado perfectamente. Nunca faltaba el vino en las comidas y los alimentos tenían el gusto de Andalucía. También habían progresado los melones y los membrillos. Todo el año había una única estación y allí Juan descubrió las patatas y el betún que se sacaba de los pozos y que servía para embrear cordajes y jarcias de las naves. Y en zonas altas se veían unos «carneros» que los indígenas llamaban *pachis*, que servían para carne, carga y lana (alpacas, guanacos y llamas).

Pensó seriamente que era un lugar precioso para quedarse.

«Solo hay tres inconvenientes», le dijo un día el capitán de un bergantín que surcaba frecuentemente en el Callao, «la nigua[21] que roe los dedos de los pies y las manos, bajo las uñas. Los temblores de tierra y maremotos que matan a mucha gente y la profusión de frailes para tan pocos fieles. Todos pidiendo limosna en nombre de Dios. Aquí hay cate-

dral con su arzobispo y conventos de jesuitas, franciscanos, agustinos y dominicos para dar los sacramentos».

Gustaba Juan de pasear por los muelles y observar la entrada y salida de las embarcaciones. Solía ir acompañado de Omar, que al mismo tiempo se ocupaba de comprar pescado fresco y luego cocinarlo, cuando un día de octubre vio llegar majestuosamente un galeón bien artillado de unas seiscientas toneladas que fondeó entre la isla de San Lorenzo y el puerto. De la nave descendieron en un bote dos personas que se dirigieron a Juan:

—¿No te acuerdas de mí, Juan Griego? Estuvimos juntos en Sevilla escuchando al maestro Ceraín antes de pasar el examen para pilotos de la Armada.

—¡Claro! ¡Tú eres Gorospe, Martín Gorospe! —y Juan abrazó con emoción a su colega.

—Este es el señor Andreas Wegert, armador de este galeón *Santa Clara* y comerciante de su carga, que va destinada a don Francisco Saavedra de Ribadelago, el hermano del presidente de la Audiencia de aquí.

—Este es mi *alter ego*, Omar Alaminos. Se ocupa de mis asuntos cuando estoy navegando —dijo Juan.

—¿Podrán vuestras mercedes hacernos el honor de almorzar a bordo con nosotros?

—Con tanto placer aceptamos y llevaremos al fogón pescado fresco.

—Sea. Aquí al mediodía —dijo Gorospe.

—Aquí —respondió Juan.

Omar se fue a por el pescado y volvió al cabo de una media hora con besugos y salmonetes. Al poco rato volvieron a aparecer en los muelles Gorospe y Wegert con caras contrariadas.

—Nos han dicho que el señor Saavedra de Ribadelago falleció el año pasado y los familiares que moraban con él se fueron para España. También ha muerto este año su hermano, el que fue presidente de la Audiencia, don Juan de Saavedra, que actuaba de virrey.

—Sí. Recuerdo que hicieron un gran entierro con todo fasto —respondió Juan.

—Volvamos a bordo a almorzar. Allí pensaremos con la panza llena mejor que aquí con este calor que nos va a derretir el meollo —dijo Wegert.

Subieron los cuatro al bote que les estaba esperando y, cuando llegaron a bordo, Juan y Omar fueron presentados a los oficiales. Omar entregó los pescados al que hacía de cocinero en el fogón y le dio instrucciones de cómo debía condimentarlos después de limpiarlos y prepararlos. Bajo la toldilla les sirvieron el almuerzo a base de cabrito con ensalada y los pescados que Omar había traído, todo regado con excelentes vinos de Andalucía. Ya se sabe, *in vino, veritas*, y en la mesa todos contaron su historia y sus anhelos. Tomaron confianza los unos con los otros y, cuando Wegert se lamentó de no poder vender la mercancía que traía para su fallecido cliente, Juan se ofreció a andarle para sacar la carga y así facilitar el rápido retorno del *Santa Clara* a Sevilla.

—Si vuestra merced me informa de la carga podré probablemente darle una opinión.

—Tomad nota, amigo Juan. Traemos treinta esclavos varones y diez hermosas hembras de la isla de Arguín en la que tenemos propiedad total.

—Yo puedo alojarlos y alimentarlos en los establos de mi casa, en tanto se encuentren compradores. El galeón viene bien cargado con otras mercancías más pesadas…

—Efectivamente, es la parte más importante de la carga. Tenemos material de labranza, azadas, rejas de arados, picos y palas, hoces y machetes, sin mangos, herraduras de caballos y puntas, bocados, herrajes varios para puertas y ventanas, bisagras, pestillos, aldabas y algunas armas de Mendaro, como puntas de azagayas, puntas de lanza, cuchillos, puñales y espadas, pistolas y arcabuces. Todo de la mejor calidad, de la provincia de Guipúzcoa. Casi tres mil quintales.

Juan quedó pensativo porque veía que con aquellos materiales y aquellos esclavos podría conseguir buenas ganancias hasta que se le concediera el destino que esperaba en alguna nave.

—Yo no conozco los precios de cada cosa pero, si su señoría está dispuesto a venderme toda la carga a buen precio, yo se la compraría y luego procedería a su venta aquí en Perú. No me queda más remedio que confiar en la honestidad de su merced. Si por el contrario no desea venderme su mercancía yo le puedo ayudar a encontrar compradores aquí, aunque para ello precise varios días —explicó Juan.

Aquí el pensativo fue Andreas Wegert. Calculaba el tiempo que precisaría para vender su mercancía y en especial los esclavos. Al cabo de unos largos momentos dijo:

—Señor Juan Griego, yo le mostraré el pliego del acuerdo que firmó el señor Saavedra hace más de un año. Hoy los precios han subido, pero si su merced me compra toda la mercancía, hombres y ferros, sobre los precios acordados con el señor Saavedra, le descontaría un quince por ciento. Y si me paga con oro cuando hayamos hecho la descarga, le beneficiaría con un cinco por ciento más. ¿Qué piensa su merced? —le preguntó Andreas a Juan.

—No puedo cogitar. Solo confío en su palabra, que estoy seguro es de toda garantía. Hagamos cálculos de todo el

monto.

Wegert fue a por el pliego de su contrato con Saavedra y tras mostrárselo a Juan comenzaron a hacer cálculos. A la hora habían llegado a determinar la importante cantidad.

—Sea —dijo Juan—. Mañana le aportaré el monto en ducados de oro.

Y así fue como se fraguó la fuerte amistad entre Wegert y Juan el Griego.

Al día siguiente Omar se encargó de los esclavos y ellos mismos procedieron a la descarga del *Santa Clara*, llevando los ferros a la casa de Juan. Se nombró un capataz entre ellos y se les entregó todo el sobrante de comida que se traía a bordo. A los tres días toda la mercancía se encontraba en las cuadras y corrales de la casa de Juan Griego y este llevó a bordo, con la ayuda de los esclavos, los ducados de oro en sacos de medio quintal, que Omar desenterró la primera noche. Todo el movimiento de descarga desde el *Santa Clara* provocó una lógica curiosidad entre la población. De boca en boca fue corriendo la voz de que habían llegado esclavos fuertes y herrajes de todo tipo. Mucha gente fue a preguntar si aquellos esclavos estaban en venta y la respuesta de Juan fue la siguiente:

—Antes de venderlos tenemos que alimentarlos debidamente para que se repongan de un viaje tan penoso.

Con esta frase, Juan se protegía de una rápida venta y así conseguía ganar tiempo para fijar el mejor precio una vez que el *Santa Clara* hubiera partido hacia España.

Cuando ya estaba fijada la fecha de salida del Callao del *Santa Clara*, Juan les dijo a Wegert y a Gorospe:

—Pueden vuestras mercedes cargar de nuevo el *Santa Clara*, que yo les compraré toda la carga de una sola vez. Si no

estoy en Lima cuando sus señorías lleguen, estará mi representante Omar Alaminos o algún otro, si ambos nos hallamos ausentes. Esclavos, armas y artefactos de ferro serán siempre bienvenidos. Si su merced tiene a bien redactar una cédula similar en cantidades, números y condiciones a la que firmó el señor Saavedra que en Gloria esté, yo la firmaré de seguido.

Y así fue. Juan firmó un nuevo pliego de pedido y la llegada del galeón *Santa Clara* con la nueva carga quedó determinada para el mes de diciembre del año siguiente. Luego Juan invitó y agasajó a los señores Wegert, al capitán Gorospe y a los oficiales libres de servicio hasta que el navío terminó de embarcar agua, alimentos frescos, piezas de telas de llamas, tejidas a mano por los indígenas, y un buen cargamento de barras de plata de ochenta libras cada una, por orden del presidente de la Audiencia de Lima con destino a Sevilla.

El día antes de zarpar, Wegert le dijo a Juan Griego:

—Amigo mío, he quedado tan reconocido por su ayuda y decisión, que en cuanto llegue a Sevilla y pueda ponerme en contacto con mis superiores, los banqueros Fugger,[22] solicitaré para su merced un documento de nombramiento como agente de dicha banca en Lima. Tienen desde hace tiempo agentes en el Caribe, Nueva España y Tierra Firme, y desean disponer de un contacto sincero y activo en el Perú y en Chile, así como en las Filipinas. Cuando reciba el documento, que será secreto, conocerá su merced las modalidades de comercio y los haremos de estos banqueros para conceder créditos con su consejo. Tampoco será de desechar el salario que asignarán.

—Le estoy muy reconocido, amigo Andreas, pero le advierto que pronto deberé asumir el destino que la Autoridad de Marina me dicte y, como marino que soy, es de lógica de-

ducir que será el mando o el pilotaje de algún navío con sede en Lima, y cuando esto ocurra estaré ausente de la ciudad muchos días.

—Eso es menos importante. Su merced nombrará oficiales suyos que sabrán lo que deben hacer en su ausencia. Pero la identificación de agente de Fugger solo la tendrá su señoría Juan Gros, amigo mío. ¡Haremos grandes negocios y nuestra amistad será mayor todavía! —y se fundieron en un abrazo.

Antes de separarse, Juan entregó a Matías la pulsera que Wolfgang le regaló en Sevilla cuando fue atacado por ladrones y defendido por José Niño y él mismo.

—Entréguesela y él recordará el incidente y su regalo —dijo Juan Griego.

—El mundo es un pañuelo. Esto, esté seguro de ello, facilitará mi decisión de nombrarle factor de la banca en Manila, señor capitán Juan Gros.

A los tres días de que el *Santa Clara* levara anclas del puerto de la Ciudad de los Reyes, Juan Griego tenía ya vendidos a todos los esclavos de la costa africana con un margen de ganancia de más del doble de su costo. Y a la semana había ya distribuido entre cuatro comerciantes y cobrado todos los herrajes y las armas con un precio tres veces superior del que pagó a Wegert. Duplicó largamente el oro invertido y Omar llenó nuevamente el cofre de dos llaves, y con el oro de la ganancia llenó un barrilito de un quintal de ron de Cuba que había agotado y dejó el barril en su sala de comer y a la vista de todo el mundo.

A principios de noviembre de 1569 llegó el nuevo virrey, don Francisco de Toledo, conde de Oropesa, con su séquito. A los pocos días de su llegada, Juan fue llamado para que se presentase ante la nueva Autoridad del Mar, don Mariano

Martínez, perteneciente al séquito del virrey, quien le asignó, en calidad de piloto, la nao surta en el puerto de Lima llamada *San Pelayo*. Debía navegar por la ruta de Lima a Santiago de Chile y retornar portando el oro que se recogía en los placeres y en las minas y llevando soldados, armas y colonos. Don Mariano Martínez advirtió a Juan:

—Mícer Juan Griego, viene vuestra señoría precedido de larga fama de competencia, valor y astucia frente a los corsarios que ensucian el mar Atlántico. Esa es la razón de que se os encomiende el pilotaje del *San Pelayo*, pues deberéis hacer frente a la piratería de quienes como los ingleses tanto nos odian y que saben que el oro de Chile debe entregarse en Lima. Estoy seguro, capitán Juan Griego, de que no buscaréis la gloria luchando contra los de Rubia Albión, aunque vuestra nave os lo permita. La gloria la conseguiréis portando todo el oro que os entreguen nuestros gobernadores del sur, en vuestro navío intacto. Vos sabéis que de Lima a Santiago hay más de mil cuatrocientas millas y en cada una de ellas se precisará de vuestra reconocida prudencia. Aquí tiene vuestra señoría el nombramiento como piloto del galeón *San Pelayo*, y poneos a las órdenes del capitán don Antonio de los filos y ayudadle a aparejar su nave para salir el próximo 6 de diciembre. Presentaos mañana a bordo, donde os estará esperando el capitán don Antonio para presentaros al piloto Alonso de Lesmes, a quien su señoría sustituye, y al resto de la oficialidad. El piloto saliente ha sido llamado para volver a España en el próximo barco, que saldrá dentro de una semana.

Así se hizo, y Juan se puso a las órdenes del capitán don Antonio de los Tilos y fue presentado a la oficialidad por Alonso de Lesmes, que luego le mostró toda la nave y le dijo:

—Esta nave vino al Perú recientemente y, como vos sabéis, el régimen de vientos nos obliga, a la ida, a ganar poniente para luego hacer sur hasta haber navegado las mil seiscientas millas. Una vez allí hay que dar rumbo a levante y, desde las islas de Juan Fernández, dar rumbo a Santiago. La vuelta se puede hacer con una media de ciento veinte millas al día, pues los vientos son muy favorables. Así, al año se pueden hacer de cuatro a cinco viajes, pues de mayo a septiembre en Chile hay peores tiempos. Hemos visto piratas ingleses, pero al vernos tan artillados nunca se han decidido a atacarnos. Buscan más los navíos de carga sin cañones. La tripulación se compone como sabéis de cuarenta hombres y casi siempre llevamos tropa para Chile. Solemos embarcar de cincuenta a cien soldados a la ida. A la vuelta lamentablemente siempre son menos, pues muchos mueren de malaria o de heridas con los indios, que allí son belicosos. También solemos aceptar civiles con sus familias y criados, que tanto van como vienen. Vuestra merced se llevará muy bien con el capitán don Antonio de los Tilos, como yo me he llevado. Es competente y amable y conocedor del alma del marino.

Alonso de Lesmes le mostró luego las cartas que dejaba en la nave y Juan fue instalando sus instrumentos de navegación y sus propias cartas en su chupeta. Se despidieron deseándose buenos vientos en sus vidas y a partir de ese momento Juan se dedicó a preparar su salida para el 6 de diciembre de 1569.

Juan decidió que Omar se quedara en la casa de Lima para proteger su fortuna, y desde 1570 a 1573 navegó transportando al virrey el quinto real del oro de Chile y otros valores de los encomenderos. Con su sueldo y los gajes en polvo de oro (como lo hacían todos los oficiales, que no pagaban quinto real alguno), que conseguía de los pasajeros encomende-

ros y que casi siempre sobrepasaba su soldada, fue acumulando una fortuna, y con las ganancias anuales del galeón de Wegert y la venta de esclavos moros y de los herrajes y armas de la provincia de Guipúzcoa, incrementaba su riqueza largamente. La vida de Juan transcurría de forma casi rutinaria, aunque las navegaciones y los mares nunca son iguales. Incrementaba con tesón su fortuna, pero a los cuarenta y cinco años de vida de aventura y soltería comenzó a sentirse solo y a añorar la vida familiar que tanto había rechazado desde su mala experiencia con Rosa. Comprendía que navegar y tener una familia con hijos era poco menos que incompatible. Todo lo que había ganado solo le serviría en su vejez para mostrar su éxito en su Valeriano natal. Poca paga para tanto afán. Las mujeres honradas le daban miedo y recelaba de ellas, y a las menos honradas las comprendía mejor, ya que sus relaciones se arreglaban siempre con más o menos dineros. Todos estos pensamientos venían ocupando su meollo más de lo conveniente. Tenía que cambiar de vida, tomar una decisión, casarse y quedarse en tierra haciendo de mercader. Cuando le llegaban estos pensamientos, se sentía complacido pensando en proteger a una esposa y en educar a unos hijos. Reconocía que encontrar esposa a su edad no era fácil. Las solteras jóvenes eran inconsistentes y en un casamiento siempre había un gran riesgo que no quería correr. Las viudas, en cambio, aunque más estables, aportaban con su experiencia y serenidad un patrimonio de hijos, riquezas o deudas que se injertaban en lo construido por el otro linaje. No había solución perfecta, pero aún tenía tiempo y Juan estaba decidido a seguir buscando a la mujer que le obligara a cambiar de vida. El dilema era grande. ¿Debía abandonar la mar para encontrar la mujer adecuada o bien debía encontrarla primero para luego dejar de navegar? ¿Quién lo sabía?

En 1573 llegó al Callao la nao *La Capitana*, de quinientos toneles, construida en Pasajes en las atarazanas de Juan Guebara y Juan Griego, y toda la tripulación del *San Pelayo* pasó a *La Capitana* con los mismos cargos. La nao *San Pelayo*, después de una seria reparación, pasó a navegar del Callao a Acapulco y de vuelta. La tripulación y los oficiales de *La Capitana* se sentían mejor protegidos con aquella nueva nave robusta y segura que hacía la misma ruta de Valparaíso al Callao y de vuelta.

Hasta que un día de pleno verano, el 5 de diciembre de 1578, cuando estaba *La Capitana* ya cargada con cuatrocientos kilogramos de oro, mil setecientas setenta botijas de vino de Chile, piedras preciosas y otras mercancía de la región y lista para levar el ancla de la rada de Valparaíso con los primeros albores del día para realizar el tornaviaje al Callao, se vio de pronto abarloada por un galeón que resultó ser el *Golden Hind* («cierva dorada», antes llamada *Pelikan*) de Francis Drake. Del galeón saltaron con espadas y pistolas un gran número de piratas ingleses que cogieron desprevenida a toda la tripulación y pasaje de *La Capitana*, haciéndolos a todos prisioneros y robando toda la dorada mercancía, las piedras preciosas y el vino chileno.

Era la primera vez en la vida de marino profesional de Juan Griego que fue pirateado, robado y obligado a seguir llevando su barco a las órdenes de los ladrones ingleses. Esto produjo tal humillación en Juan que su carácter se tornó de abierto a cerrado, de alegre a triste, de emprendedor a desconfiado.

Llevaron a todos los oficiales y la tripulación como prisioneros al *Golden Hind* y solo dejaron a bordo de *La Capitana* a su piloto Juan el Griego con diez piratas ingleses y a un traductor procedente de Camariñas llamado John Castro. Am-

bos barcos fondearon en mar abierto y Drake volvió en sus pinazas a tierra y, en un poblado próximo a Valparaíso, robó todo lo que pudo, quemó las casas y saqueó la iglesia. Y con estas entradas en tierra anduvo el pirata inglés hasta el 8 de diciembre, cuando partió de Valparaíso dando rumbo al norte, en busca de más barcos españoles a los que robar. John Castro retransmitía las instrucciones de Francis Drake, que le dijo que siguiera de piloto en *La Capitana* y que, obedeciendo las órdenes, salvaría la vida. Lo quería para que le indicase cuáles eran las entradas de los puertos más ricos e importantes.

Castro le informó de que Drake estaba de mal humor y cometía muchas grandes crueldades porque a causa de los temporales había perdido los cuatro bajeles que traía en flota con él, y que en el puerto de San Julián mandó decapitar a uno de sus oficiales, el caballero Thomas Doughty, por sospechar que había incitado al amotinamiento. Parece que Doughty admitió su culpabilidad ante el asombrado Drake, que le dio tres opciones: ser ejecutado, ser abandonado en tierra o ser devuelto a Inglaterra para responder de las acusaciones ante un tribunal. Manifestó que se inclinaba de todo corazón por la primera de las opciones y, sin perder un instante, dio un paso adelante y se arrodilló, ofreciendo su cuello para el hacha del verdugo y el alma para el infierno.

Al cabo de siete días entraron en Coquimbo, que es el puerto de la ciudad de la Serena. Y cuando desembarcaron para pillar y robar fueron violentamente rechazados por los españoles, que les estaban esperando, y esto movió más al furor de Francis Drake, que a la sazón tenía treinta y seis años y todo el odio metido en su cuerpo contra los españoles, que desde muy joven le habían derrotado en el golfo de México y en la ciudad de Nombre de Dios en Panamá.

Los dos galeones siguieron navegando en busca de presas españolas hasta que el 14 de enero de 1579, frente a las costas del Callao, asaltaron un pequeño barco de la Armada española, del que sonsacaron que el famoso *Nuestra Señora de la Concepción*, comúnmente llamado *Cagafuego*, estaba navegando plácidamente por las costas de Panamá, sin que nadie le hiciera frente. Esta noticia despertó el deseo de venganza del gordito pirata inglés y decidió dirigirse al norte para enfrentarse al mejor barco de la Armada española en el mar del Sur.

El 19 de enero, el *Golden Hind* abordó el pequeño mercante de Bautista Rodríguez y, después de haberle robado toda la carga de sedas, transbordó a todos sus rehenes españoles, incluido Juan el Griego, y dio rumbo al norte con *La Capitana* en busca del buscado *Cagafuego*.

El armador Bautista Rodríguez decidió desembarcar a todos los viajeros que Drake transbordó y lo hizo en una pequeña ensenada al norte del Callao. De allí cada uno se reintegró a su hogar como pudo. Unos a caballo y otros por mar en lanchas de pesca.

El día 26 de enero de 1579 Juan el Griego declaró los detalles y acaecimientos de la pérdida de su nave y su dorada carga, humillado y compungido, juntamente con el capitán de *La Capitana*, el maestre don Antonio de los Tilos, ante don Mariano Martínez, autoridad marítima del virreinato del Perú. La declaración fue coherente con los hechos y se consideró que no hubo posibilidad de evitarlo pero, a pesar de esto, ninguno de los dos marinos volvió a recibir la confianza para el mando de las naves dependientes del virreinato del Perú. En el Callao y en Lima la *vox populi* decía que Juan Griego había colaborado con Francis Drake más de lo que

cabía esperar de un piloto de Castilla. No sería prudente confiarle el oro y el mando de un navío.

# Capítulo IX

## Manila

Aquel año de 1579 transcurrió lentamente para Juan. Omar había recibido la mercancía de Wegert y diligentemente había procedido a colocarla en cuanto el navío *Santa Clara* partió. Hizo lo mismo que su amo el año anterior y, tanto con los esclavos como con los herrajes y armas, consiguió unas ganancias tan buenas como en cada viaje. Juan se dio cuenta de que su participación solo era necesaria cuando había que modificar algún parámetro del negocio. Omar se había convertido en un excelente gestor. Según pasaban los meses, el tedio era mayor. Se veía frecuentemente con el capitán Antonio de los Tilos, que era viudo y no tenía hijos, y juntos caminaban cerca de los muelles, conversando sobre naves, malos tiempos y viajes y evitando rememorar el asalto y robo del maldito gordo inglés. Cierto que Antonio, con cincuenta y cinco años de edad, ya no tenía intención de navegar, pero se hubiera sentido satisfecho si le hubieran destinado a alguna nave para finalizar su carrera. Eso hubiera significado que se le reconocía su competencia y que era necesario para España. Juan pensaba lo mismo, pero no lo declaraba y, aunque sabía que su carrera como marino de la Armada se acabó el mismo día que fue asaltado por el cruel

Drake, no lo reconocía y cuando la ocasión se presentaba manifestaba estar esperando destino. Ambos solían comentar, según su opinión, las buenas, pocas, malas, muchas maniobras de las naves que entraban y salían del Callao. Su amistad era sincera pero distante y sin efusión. Pero los dos marinos se necesitaban y por ello caminaban juntos todos los días y, una vez a la semana, uno almorzaba en casa del otro.

Pasaron los días y los meses y fue en noviembre cuando el *Santa Clara* arribó al Callao con las primeras luces del día y antes de lo previsto. El bajel venía bien cargado y aparentemente presentaba aspecto de haber recibido una fuerte «zurra». Tenía las velas rasgadas y reparadas y los obenques y burdas reforzados. Fondearon frente a los muelles y desembarcaron en el bote Andreas Wegert y Martín Gorospe, que seguidamente fueron a la casa de Juan.

De aquel reencuentro surgió la decisión de Juan el Griego de cambiar de vida, de lugar y de oficio. Mientras Omar se dirigía al *Santa Clara* para organizar la descarga de esclavos, herrajes y armas, Juan ordenó a sus criados que prepararan un buen almuerzo en honor de sus amigos. Andreas y Martín explicaron que su navegación había sido buena hasta llegar a San Julián, donde hicieron aguada antes de cruzar el estrecho de Magallanes. Cuando se adentraron en el estrecho se desató un temporal de tal calibre que la nave era llevada y traída de una orilla a la otra. No había manera de gobernar a la *Santa Clara*. En dos ocasiones se golpeó contra las rocas. El mastelero y el mastelerillo del trinquete se partieron, así como el bauprés. Cuando el vendaval calmó hubo que hacer unas reparaciones de fortuna, volver a coser todas las velas rasgadas y componer toda la jarcia fija y sustituir la de labor. Esto les llevó dos semanas y, cuando por fin abandonaron el

estrecho y salieron al mar del Sur, de nuevo otro temporal les empujó contra la costa, donde quedaron varados con toda la carga. Cuando llegó el buen tiempo, tripulación y esclavos tuvieron que descargar muchos de los herrajes y armas hasta que en una marea alta pudieron reflotar al navío y llevarlo a un fondeo donde habían largado las dos anclas con el bote.

Esta narración, contada así de resumida, carece del dramatismo que Martín y Andreas pusieron al relatarla a Juan. Muchos recibieron golpes y heridas y hubo unos cuantos brazos y clavículas rotas. Todos aparecieron agotados pero muy contentos de haber llegado a buen fin y poder reparar en el Callao la nave para hacer el tornaviaje. Cuando Omar volvió de a bordo, estaba asombrado por los relatos que unos y otros le habían ofrecido, atribuyendo unos su salvación a la mediación de San Telmo y otros a Santa Clara. Este grupo discutía cuál de los dos santos era el que más influencia tenía con el Cielo. Había un tercer grupo —ya se sabe que los marinos son muy supersticiosos— que no atribuía su salvación a los santos sino al mismo diablo, pues muchos de ellos le habían prometido fidelidad si conseguían salvarse.

Luego vino el turno de Juan, que tuvo que relatar a Wegert y a Gorospe todas las peripecias del asalto, robo y pérdida de *La Capitana* por el pirata inglés Francis Drake. No fue fácil para Juan encontrar atenuantes y explicó que la Autoridad de Marina, aunque no se lo había comunicado, no contaba ni con él ni con el capitán Antonio de los Tilos.

Andreas Wegert aprovechó la situación anímica de Juan para ofrecerle un cambio de vida radical: convertirle en factor de los Fugger en Manila.

—Wolfgang —dijo Andreas Wegert— se llevó una gran alegría al ver la pulsera y me encomendó que no dejara escapar a su merced, capitán Juan Gros. No para recibir mercancías

de España, como allí en Perú, sino todo lo contrario. Comprar especias, sedas chinas y porcelanas y enviarlas a España. Cada día hay más actividad en Manila. Hoy los galeones de Acapulco hacen la ruta normalmente y son muchos los colonos, frailes y soldados que viajan a las Filipinas. Si vos, además de ser un buen marino, habéis demostrado que sois un excelente mercader vendiendo mercancías, con más razón seréis un buen comprador para los banqueros Fugger, enviando a México las buenas cosas que allí existen y de allí a España. Es más fácil comprar que vender y además lo uno otorga más nobleza que lo otro. Podéis llegar a ser poderoso y Wolfgang y yo siempre os apoyaremos. Como garantía de lo que os estoy ofreciendo, firmaríamos un acuerdo de vuestro nombramiento como factor de los Fugger por cinco años, señalando cuáles serían vuestras tasas y ganancias por cada mercancía y el montante fijo de cada uno de los cinco años que yo mismo os pagaría. ¿Aceptáis, amigo mío? —dijo Andreas, ante la mirada complacida de Martín Gorospe.

—¿Cuánto tiempo me da vuestra merced para responderos? —inquirió Juan.

—Todo el tiempo que preciséis hasta nuestra partida. Si no llevo a los Fugger el pliego firmado por vos, Wolfgang me cortará el gollete y ellos encontrarán a otro factor —respondió Andreas.

—Venid ambos a cenar mañana conmigo y firmaremos ese pliego —dijo Juan decidido.

Al día siguiente por la noche antes de cenar, todo quedó establecido. Juan el Griego sería el factor de los banqueros Fugger en Manila. Firmaron los documentos y Andreas le dio una lista de todas las mercancías que se precisaban en España, de procedencia china o de las Molucas, y que él, co-

mo agente factor, debía de ocuparse de comprar y enviar a España, vía Acapulco, en el galeón de Manila.

La fecha de salida de Juan del Callao quedó establecida para primeros del año 1582, ya que debía cerrar su casa, vender sus activos y entregar a ciertos importantes compradores mercancías y esclavos que habían sido apalabrados para su entrega en diciembre del año siguiente. Por lo tanto, el *Santa Clara* debía el siguiente año hacer un nuevo viaje para Juan el Griego, para cumplir con los compromisos adquiridos. Todo quedó establecido y Juan y Omar pusieron manos a la obra para vender los esclavos, armas y herrajes que habían recibido, mientras Martín Gorospe y Andreas Wegert se dedicaban a reparar el navío y cargarlo con lana de las llamas y de las alpacas que Juan había ido almacenando, para que el *Santa Clara* hiciera un rentable y provechoso tornaviaje, como así fue.

El año 1581 transcurrió lánguidamente para Juan. Con muy poca actividad comercial, porque la carga del *Santa Clara* estaba vendida y entregada para el mes de marzo. Durante los ocho meses siguientes, Juan se dedicó a comprar lana de alpaca para embarcarla como hacía siempre y concertar con sus clientes las ventas de la próxima carga, que llegó a mediados de noviembre, y a apalabrar la venta de su casa con todos sus enseres, caballos y servidumbre. Cuando llegó el navío desde Sevilla, Omar se ocupó de entregar los cincuenta esclavos que venían a bordo así como todos los herrajes y armas procedentes de la provincia de Guipúzcoa. En el bajel llegó como siempre Andreas Wegert con el capitán Martín Gorospe. Andreas entregó a Juan el nombramiento de factor de la banca Fugger en Manila, firmado por los propios propietarios alemanes, y dijo a Juan que tenía intención de acompañarle hasta México para mostrarle cómo funcionaba

allí el escritorio de la banca Fugger y cómo deseaba que funcionase en Manila. El 15 de diciembre partió el *Santa Clara* hacia España y hasta el día de San Sebastián, el 20 de enero del año 1582, no había pasaje confortable para Acapulco.

Juan aprovechó aquellos días de calma para despedirse del virrey. Pidió audiencia, que le fue concedida, y el día de San Silvestre, último día del año, don Martín Enríquez de Almansa, décimo virrey del Perú, que el mismo año 1581 había sustituido al conde de Oropesa, le recibió con todos los honores que se les otorgaba a los capitanes de la Armada.

—Señor virrey —dijo Juan Griego—, permitidme que os ofrezca estas piezas de seda de China como recuerdo de mi despedida de la ciudad del puerto del Callao para dirigirme como agente de la banca Fugger a Manila. Por mi edad ya no puedo aspirar a servir a la Armada de Castilla con el mismo brío y entusiasmo con que lo he hecho hasta mi madurez, y por ello he decidido ocuparme del comercio y mercadeo, en nombre de mis banqueros, y con ellos enriquecer a nuestra querida España —dijo Juan con una ligera reverencia.

—Señor capitán Juan Griego, quiero que sepáis que agradezco muy mucho vuestra deferencia de presentaros ante mí como despedida. Lamento no haberos conocido antes, pues estoy seguro de que juntos hubiéramos hecho grandes hazañas en pro de nuestra querida Castilla. Permitid que por mi parte os entregue esta carta de presentación para que la hagáis valer allá donde creáis que os ha de ser útil. Os deseo un buen viaje con buenos vientos y mucha suerte y salud en vuestro nuevo cometido, señor capitán —dijo el virrey, que estuvo muy amable, sin mencionar el incidente con Drake.

Al día siguiente, día de Circuncisión del Señor, Juan entregó sus llaves al nuevo propietario, don Mateo de la Mata y Lemos, quien tras agradecer la puntualidad rogó a Juan que

siguiera disponiendo de su casa hasta el mismo día del embarque. Con esta generosa atención, Juan Griego, Omar y Andreas Wegert siguieron morando en la misma casa hasta el 20 de enero, día de San Sebastián, de 1582, en que embarcaron los tres en la nave *Virgen de Guadalupe*. Esta nave estaba concebida y adecuada para semejante viaje y era tan diferente a otras naves como es la navegación de vuelta de México a Lima, pues para llegar hay que ir siempre a contra viento, con la proa a barlovento, ya que en este mar siempre sopla un viento del mediodía, un siroco o garbí como diríamos en el Mediterráneo, y las naves no deben ofrecer al viento una obra muerta de gran alzada. Omar se ocupó de cargar y estibar los cinco cofres con ducados de oro, así como su equipaje compuesto por balumas, alforjas y otros bultos. A pesar de que el bajel iba repleto de viajeros, previamente habían pactado con el capitán el precio para la mejor cámara para Juan, Andreas y Omar. El navío llevaba un cargamento de plata de ley a la cuenta del rey de España, que era propietario de muchas minas y en especial de la de Huancavelica, de donde se saca mercurio y plata. Se lleva esta última en pequeños sacos de piel curtida llamados «badanas», de dos en dos, con treinta y cinco libras de plata pura cada uno y luego todos juntas en cajas de madera.

Salieron del Callao haciendo rumbo al norte y se detuvieron dos días en Huaura, que dista del Callao sesenta millas, donde cargaron grandes cantidades de trozos de sal para una mejor estiba. Llegaron hasta la punta del cabo de Santa Helena, sobre el mismo continente del Perú, y una vez alcanzada la línea equinoccial dieron rumbo a alta mar para alcanzar la costa de Nueva España. Navegaron a poniente cuarta al norte y estuvieron algunos días reconociendo la costa, pues los malos tiempos habían desbaratado la estima de los pilotos,

que trataban de identificar los puertos para alcanzar el buen destino. Llegaron a Acapulco el 30 de marzo y de inmediato se dispusieron a marchar a la ciudad de México, donde se hallaba el virrey, a quien Juan quería presentar sus respetos, y donde Andreas quería mostrar el funcionamiento del escritorio de la banca de Fugger a Juan, para que hiciera lo mismo en Manila. Dejaron los equipajes y cofres en un lugar seguro de un convento bajo la vigilancia de los frailes franciscanos, a quienes pagaron generosamente, y compraron tres caballos. A los seis días, después de atravesar el Río Grande en balsas de cañas que flotaban con grandes calabazas vacías, Juan, Andreas y Omar pudieron maravillarse con la ciudad de México, repleta de acequias y canales de aguas cristalinas que ofrecían una frescura reconfortante y huertos flotantes.

Andreas Wegert se dirigió al escritorio de la banca y presentó a Juan a los gestores que allí comerciaban, tanto con los galeones del mar del Sur como los del mar Caribe. Allí estuvieron hasta que el séptimo virrey de la Nueva España, don Lorenzo Suárez de Mendoza, recibió a Juan Gros con mayores honores si cabe que en Perú. Juan presentó la carta de presentación de don Martín Enríquez Almansa, virrey del Perú, y don Lorenzo se sintió agradablemente sorprendido pues, según dijo, no estaba acostumbrado a recibir emisarios tan bien presentados. Juan le expuso sus intenciones como mercader de la banca Fugger en Manila y se puso a su disposición para lo que el virrey hubiera menester. Don Lorenzo Suárez de Mendoza mandó preparar una cédula en la que presentaba a Juan Gros como mercader privilegiado y protegido por el mismo virrey de la Nueva España. Juan volvió al día siguiente al palacio del virrey a recoger la cédula y seguidamente preparó su retorno a Acapulco. Andreas y Juan se despidieron como grandes amigos y prometieron encontrar-

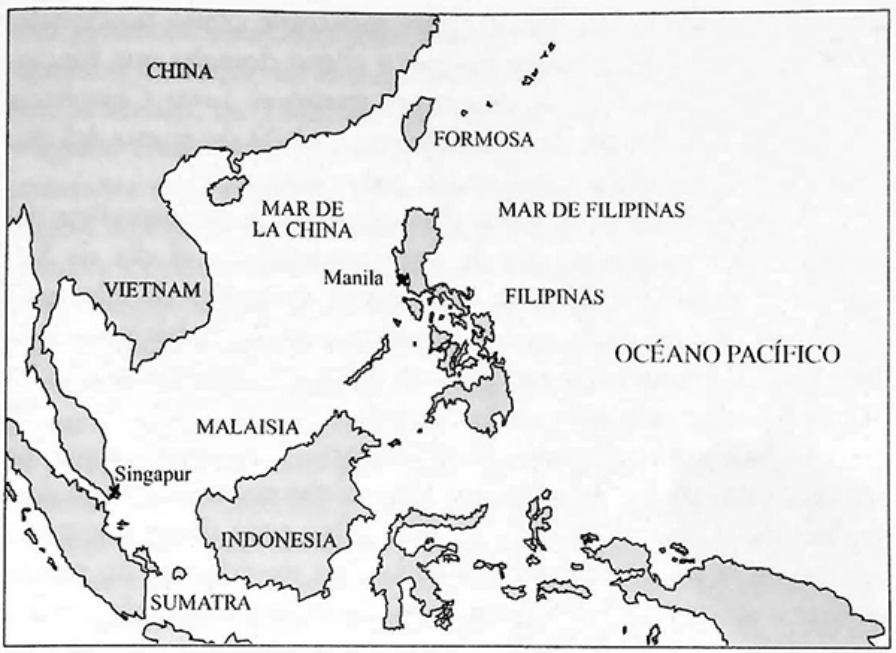
se en el escritorio de la banca, cada cinco años, en la misma ciudad de México. Andreas permaneció unos días más en la capital despachando con sus gestores y luego se dirigió en una caravana hasta Veracruz, donde se supone que retornó en algún galeón a España.

Juan y Omar volvieron a la ciudad de Acapulco para preparar el viaje a Filipinas. En el viaje de regreso Juan hizo observar a Omar, admirándose él mismo, que tanto en Perú como en la Nueva España, en los pocos años desde su conquista, sesenta años en la Nueva España y cuarenta años en Perú, se hubiera podido instituir toda la administración castellana, de Justicia, Hacienda, Educación, Comercio, Ejército, Marina, etc., y funcionase en muchas ocasiones con más presteza y eficacia que en la propia España. Llegaron a Acapulco y se instalaron en una venta después de recuperar sus cofres y equipajes. En aquellos pocos días disfrutaron del chocolate y fumaron tabaco, cuyas propiedades para curar el asma no pudieron comprobar porque ambos estaban muy sanos. Disfrutaron con las comidas a base de maíz, con la pimienta que se empezaba a cultivar en aquellas tierras y con la tuna o higo chumbo.

Acapulco, puerto seguro y capaz de acoger a un número muy grande de embarcaciones, no disponía más que de unas veinte casas de piedra de los españoles, pues el resto de las viviendas estaban hechas de ramas trenzadas, lucidas con tierra y cubiertas de paja y solo se utilizaban cuando llegaban los bajeles. El resto del tiempo los españoles vivían a una altura, en la montaña, por considerar el puerto como lugar insalubre lleno de mosquitos, llamados cícenes y zancudos.

El 26 de abril del año de 1582, día de San Isidoro, zarparon de Acapulco dos galeones con destino a Cavite en Filipinas,

y en uno de ellos, el *San Cosme*, viajaron Omar y Juan el Griego y sus cofres y equipajes juntamente con un gran número de colonos, frailes y soldados. Dieron rumbo a occidente y surcaron una inmensidad oceánica de más de seis mil millas, navegando siempre por la misma latitud de catorce y quince grados de la línea equinoccial hacia la tramontana. Gracias a una navegación feliz y próspera, hicieron esta ruta sin modificar ni velas ni gavias, con viento en popa y siempre con la misma intensidad que sopla en esta zona, del este al oeste, como los vientos alisios de Canarias a Cuba. Al cabo de sesenta y seis días apercibieron las primeras islas, llamadas de las Velas o de los Ladrones (hoy isla de Guam), y tras algunos días recalaron la punta de Espíritu Santo, en la isla de Luzonia. A partir de ahí un temporal catastrófico les llevó de un lugar para otro y solo después de ocho días consiguieron dominar de nuevo al *San Cosme*, cuando ya únicamente quedaban cinco o seis toneles de agua para las doscientas personas que iban a bordo. Por fin fondearon el día de Nuestra Señora del Carmelo en el puerto de Cavite, a pocas millas de la ciudad de Manila, donde residía el gobernador de todas estas islas, nombrado por el rey de España Felipe II para cinco años con el título de Capitán General. En Filipinas terminó la última conquista de la corona española.




Manila.

Las casas de Manila estaban basadas en el modelo de México de la Nueva España y además la ciudad se hallaba rodeada de una gran muralla y de buenos baluartes porque había muchos enemigos cerca, tanto en tierra firme de China, como en las muchas islas que hay en esta mar. Pero eran los portugueses los más temidos, pues tenían todos los derechos para poseer aquel archipiélago que hasta entonces no habían colonizado. Conviene recordar que las Filipinas estaban en la zona que el Tratado de Tordesillas consignaba a Portugal y eso los españoles lo sabían, aunque argumentaban razones geográficas de difícil demostración para justificar su presencia allí. Había, además, para proteger la ciudad, seiscientos soldados con sus capitanes que llevaban una vida agradable mientras no surgieran ataques. A bordo del *San Cosme*, le dijeron a Juan que los hombres de las Filipinas eran muy dados a los placeres de Venus y tomaban con sus mujeres toda cla-

se de placeres extraños y diabólicos, hasta tal punto que eran capaces de perforarse el miembro viril, por el que hacían pasar una barrita de plomo sujetada por una cinta de plomo que rodeaba el miembro y que sobrepasaba ligeramente los lados, y así disfrutaban mucho y decían que hacían disfrutar más a sus mujeres.

—Viajar para ver —dijo Juan a Omar.

—En la isla hay cerdos salvajes y domésticos, así como búfalos. Los indígenas, después de comer tienen la costumbre de guardar en su boca una cierta hoja verde llamada *betel*, la mezclan con una fruta llamada *bonga* y a estas dos le añaden cal muerta procedente de las conchas de mar y, masticándolo todo, tragan el jugo que tiene buen gusto y parece que esto ayuda mucho a la digestión y estimula y vigoriza el deseo de Venus. Los españoles, hombres y mujeres, también tienen la costumbre de masticar y tenerla en la boca, ya que una vez que se ha probado ya no se puede dejar de hacerlo.

Antes de desembarcar, Juan se despidió de los oficiales del *San Cosme* y de los muchos viajeros que le habían acompañado. Obsequió con oro al capitán, pues le dijo que en cada viaje a Acapulco precisaría de sus servicios para transportar las mercancías que pretendía comprar.

El día del Carmen, con cincuenta años, Juan Griego pisó tierra de Filipinas para comenzar una nueva vida como mercader sirviendo de intermediario desde Manila al comercio entre China y Nueva España con productos como clavo, canela, pimienta, sedas, terciopelos, raso, tafetanes, cuerdas, copra, cerámica, oro en filigrana, joyas preciosas, maderas labradas, ámbar, harina, espadas etc. A cambio los chinos pedirían a la Nueva España la plata que les urgía para continuar su actividad comercial. Antes de que Legazpi y Urdaneta llegaran a Filipinas ya existía el comercio en Manila, don-

de los mercaderes de diversos países intercambiaban sus productos. Pero parece ser que en 1571 esta actividad se «disparó» accidentalmente, por casualidad, entre China y la Nueva España. Aquel año los españoles rescataron a unos marinos chinos cuya embarcación había naufragado en aguas de Filipinas. El incidente parecía olvidado, cuando al año siguiente un navío chino fondeó en Manila, cargado de regalos para el gobierno español en agradecimiento y muestra de amistad. Los regalos se cargaron en un galeón que llegó a Acapulco en 1573 y a partir de entonces comenzó uno de los tráficos comerciales más importantes de la época.

Nueve años después Juan Griego estaba allí para navegar en esa corriente de comercio que enriquecía a unos y a otros.

Se instaló con Omar dentro de la ciudad y alquiló una casa grande, como las que tenían los mercaderes de Manila, con cuatro grandes cuadras a guisa de almacén (aunque dejó una como escritorio) de las mercancías que pensaba ir comprando, en espera de ser cargadas en el galeón de Acapulco con destino a la banca Fugger en México. Juntamente con aquella propiedad, dispuso también de las caballerías y sirvientes y sirvientas de servicio. Una vez instalado, se presentó al gobernador para ponerse a su disposición, pues pensaba desplazarse hasta China para conocer personalmente a sus futuros proveedores. Luego, fue invitando a sus colegas los mercaderes españoles y participó económicamente de sus hermandades o germanías. De esta forma se fue introduciendo en la sociedad de las islas como un mercader importante.

Al año siguiente hizo viajes en los grandes juncos chinos a Macao, Xiamen y Formosa y conoció allí a sus principales proveedores. Esto le valió el respeto y la gran consideración de los mismos. Pagaba siempre al contado y se hacía acom-

pañar de un chino de Macao llamado Foshan, que hablaba el portugués y que con Juan fue aprendiendo el español.

El galeón de Manila zarpaba en el mes de junio acompañado de algunas naves artilladas para protegerse de los corsarios ingleses y holandeses y llegaba a Acapulco a mediados del mes de octubre. Su rumbo era siempre el mismo. Se salía de Cavite y se navegaba hacia el norte hasta llegar a los treinta grados de latitud, cerca de las islas de Japón, después se podía arrumbar al noroeste hasta alcanzar casi los cuarenta grados para ir a parar al cabo Mendocino y, de allí, costeaba hasta Acapulco.

Precisamente el año 1584, el arzobispo y virrey de la Nueva España, don Pedro Moya y Contreras, ordenó al gobernador de las Filipinas que el cartógrafo y navegante Francisco Gali, piloto del galeón de Manila, hiciera un viaje de exploración por el océano Pacífico o mar del Sur, para lo cual el marino español partió de Manila vía Macao en 1585 e hizo un largo viaje hasta llegar a las costas americanas, en lo que actualmente es la bahía de Santa Cruz. De vuelta a México, Gali presentó una relación al virrey y como dato extraordinario hizo mención de la existencia en el Pacífico norte de dos islas muy ricas en oro y plata a las que llamó islas Armenias, las cuales debieron de ser producto de su fantasía. Pero don Pedro Moya, el virrey, entusiasmado con el informe, lo comisionó para que, ya con más recursos, organizara una expedición para localizar el legendario paso del Noroeste o estrecho de Anián, que supuestamente comunicaba los dos océanos, y encontrar un lugar adecuado para establecer el anhelado puerto y recabar todos los informes que pudiera sobre las islas Armenias. Gali regresó en marzo a Manila para organizar el viaje a California y allí conoció a Juan Griego, que quedó impresionado por el relato de Gali, quien puso todo su

énfasis sobre el paso del Noroeste y remarcó la enorme ventaja que podría ser para España descubrir el citado estrecho de Anián, ya que permitía por una parte reducir el viaje de Sevilla a Manila tres meses y por otra confirmar para siempre el poderío de España como primera fuerza naval del globo. Sin embargo, Gali no pudo realizar su sueño porque murió repentinamente en enero de 1586.[23]

Andreas Wegert le había cedido una gran cantidad de plata en monedas y lingotes para iniciar las compras de la primera expedición de mercancías y luego, todos los años, el escritorio de la banca en México le enviaba en el galeón la plata necesaria para las compras que debía enviar en el tornaviaje.

Juan había aprendido a negociar con los chinos y su forma de pago y su palabra mantenida le habían permitido conseguir algunos precios inferiores a los del mercado corriente, y este margen de beneficio que quedaba en su poder, unido a su salario como factor de la banca, hizo que durante sus cinco años de actividad sus ganancias todavía se incrementaran más. Por todo ello, durante los años 1585 y 1586 consideró conveniente enviar cada año al escritorio de la banca en México un cofre de su propiedad con monedas de oro. Así evitaba acumular su fortuna en el mismo lugar.

—No conviene poner todos los huevos en mismo cesto, Omar —decía Juan.

Su vida era agradable y confortable. Asistía a invitaciones y llevaba una vida social, si no muy intensa, sí lo suficientemente activa para estar presente en todos los acontecimientos importantes de la capital de Filipinas y así ser considerado una persona poderosa.

Se sabe que tuvo relación con la viuda de un militar llamado Guzmán y esta hizo que su estancia en Manila discurriera

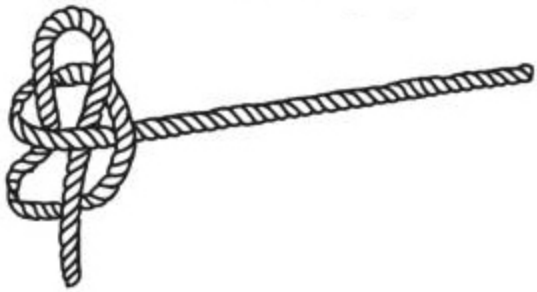
por las placenteras sendas de un Cupido de medio siglo de edad. No convivieron en la misma casa y eso convirtió aquel amor en novedoso en cada ocasión.

Juan había sido emplazado por Andreas Wegert a que se encontrase con él en el escritorio de la banca Fugger, en la ciudad de México, cinco años más tarde de su llegada a Manila, es decir, en el año 1587. Toda la ilusión de Juan Griego radicaba en aquella cita en la Nueva España. Deseaba mostrar a Andreas que su gestión en Manila había sido provechosa para la banca. Sin embargo, siempre le quedaba un resquicio de temor para pensar que a lo mejor su gestión no sería renovada a causa o bien de la edad, cincuenta y cinco años, o bien simplemente por razones de estrategia de la banca, ajenas a su voluntad.

En el mes de mayo llegó el galeón *Santa Ana*, como lo venía haciendo los dos últimos años, y Juan pagó el pasaje para Omar y para él en el mejor sitio disponible de la nave. La carga para la banca se componía de especias, sedas de todo tipo, porcelanas chinas en forma de vajillas, rubíes de distintas formas y colores. Toda esta mercancía valía más de cien mil ducados[24] y era el fruto de las buenas compras que durante el año había concertado. También cargaría los cuatro cofres de dos cerraduras en donde encerraba sus sesenta mil ducados de oro,[25] fruto de todas sus actividades en los cincuenta y cinco años de su vida.

Antes de embarcar se despidió del gobernador, de sus amigos y colegas y prometió a la viuda de Guzmán que volvería en el siguiente galeón de Manila. Pero para más seguridad, dejó secretamente a un procurador de Manila un escrito donde hacía donación de todos sus bienes inmovibles de Manila a la señora viuda de Guzmán, en el caso de que él no volviera a Manila antes de dos años.

—Sé que ya no nos volveremos a ver en este mundo, pero acepto tus palabras y te estaré esperando, aunque inútilmente —le dijo la viuda de Guzmán.



# Capítulo X

## El galeón Santa Ana

Por fin, el 2 de julio del año 1587 zarpó de Cavite al alba el *Santa Ana*.

Todos los años, despedirse del galeón de Manila con destino a Acapulco era un gran acontecimiento. Un gentío lagrimoso braceaba con languidez y aireaba su pañuelo mientras la nave se separaba lentamente de los muelles, empujada suavemente por el terral. Parecía como si la *Santa Ana* no quisiera abandonar Cavite. Iba cargada, muy cargada, y los pasajeros y la tripulación agrupados en la banda de babor escoraban notoriamente el bajel mientras devolvían los saludos con melancolía. ¿Cuando volverían a encontrarse con aquellos seres queridos que llorosos en los muelles les mostraban su tristeza? Soldados a sus esposas e hijos, frailes a sus hermanos en Cristo, encomenderos a sus familiares, cada uno a sus seres más queridos.

El barco escolta *San Martín* esperaba en alta mar, mientras los tripulantes del *Santa Ana* terminaban la maniobra largando velas y cazando escotas.

—A pesar de haber descargado en Cavite cincuenta cañones de mil quinientas libras cada uno, señor Juan Gros, seguimos muy hundidos, muy embalumados. Demasiada carga

y demasiados pasajeros —dijo el maestre de la *Santa Ana*, Tomás de Alzola—. Perdimos cuatro días de viaje descargando los cañones y confiemos en que todo siga como hasta ahora y en que nadie nos moleste en nuestra navegación. Han sido tantas las presiones, las recomendaciones y hasta las órdenes que han caído sobre mis espaldas, llegadas de los más altos cargos de Manila, que no he tenido más salida que aceptar desprenderme de los cañones, señor Juan Griego, con el riesgo de no poder defendernos nosotros mismos y quedar en manos del *San Martín*.

—Como antiguo maestre comprendo asaz bien vuestra preocupación, señor capitán don Tomás de Alzola, pero pensemos que en los últimos cinco años no se han visto a los piratas enemigos de España por el mar del Sur y no parece probable que ahora se vean. El navío se me antoja robusto y fuerte y vuestra experiencia y competencia harán del viaje un paseo seguro y feliz.

—Sois muy amable, señor Griego; es cierto que la nao *Santa Ana* puede considerarse por su porte como un galeón, y hasta por sus hechuras. Su eslora es de ochenta y tres codos reales,[26] 3,3 veces su manga, y esto la hace ser más airosa. Lleva bauprés, como veis, trinquete con velas cuadras y foques, y mayor también con velas cuadras y una mesana con vela latina. Ha sido pensada para cargar mercancías y también para hacer la guerra en la mar. Tenía treinta cañones por banda en dos filas y ahora solo nos quedan diez. Puede cargar hasta mil doscientas toneladas. No es excesivamente rápida, pero es muy robusta y segura en el andar. Presenta un arrufo más acusado que las naos y eso la ayuda en la maniobra. Tiene dos alturas en el alcázar de popa y también dos alturas en el castillo de proa. Fue construida en unas atarazanas de Pasajes en 1575 que bien conozco, pues es mi tierra.

Todo su casco es de roble vascongado, adecuado para resistir mejor que cualquier otra madera a la broma que tanto daño hace a la obra viva de las naves. Llevamos cien personas españolas, hombres y mujeres, y unos sesenta tripulantes entre moros y españoles, además de toda su valiosa carga.

Pocas veces se ha cargado un galeón de Manila con tantos valores. Pero en el aspecto de la competencia, puedo asegurarle que la tripulación, señor Juan Griego, será de su agrado. Luego le presentaré a mi piloto, Sebastián Rodríguez Cermeño, que es un gran navegante.

El *Santa Ana*, que desde que largó amarras había estado navegando al rumbo de oeste suroeste, al mediodía dejó la costa por la banda de estribor y dio rumbo al noroeste siguiendo el trazo del *San Martín*, A primeras horas de la tarde los dos navíos iban ya al rumbo norte dejando a estribor la costa de la isla de Luzonia. Hacía calor y los pasajeros preferían estar en cubierta para recoger en sus rostros el frescor de la ventolina del suroeste. Se presentaban y se saludaban los unos a los otros, sonrientes y deseosos de mostrar amistad a todos los que iban a compartir el largo viaje hasta Acapulco. La cubierta repleta de personas ataviadas todavía con sus ropas de viaje, pulcras y elegantes, más parecía una plaza urbana en un día de fiesta a la salida de la misa mayor. Mucha gente rodeaba al canónigo de la catedral de Manila, monseñor Juan de Almendrales, que repartía con sonrisa conmiserativa bendiciones y ofrecía su mano para que fuera besada por los que se la demandaban. El canónigo había sido llamado por la autoridad eclesiástica de México para cubrir el obispado de la ciudad de Guadalajara y por ello, además de ofrecer bendiciones, admitía felicitaciones, y con gesto humilde murmuraba «voluntad de Dios».

El bajel *Santa Ana* iba a pasar su primera noche del tornaviaje a la Nueva España. La cubierta había quedado despejada porque una brisa molesta obligaba a sujetar sombreros y el apetito de cada uno tenía que ser saciado. Sobre el castillo de proa se habían congregado una veintena de mareados. Tumbados y amarillentos, su aspecto inducía a la compasión mientras sonreían tristemente, y cuando los sanos les preguntaban por su estado, respondían: «mejor, mejor, ya estoy mejor» y seguían vomitando.

Aquella noche Juan y Omar cenaron solos en su privilegiado camarote, que habían alquilado al mismo capitán Tomás de Alzola. Era costumbre que los propietarios de las naves cedieran, únicamente a sus oficiales, el derecho de alquilar algunos espacios a bordo, para ser ocupados por los pasajeros mediante el correspondiente pago. Los mejores lugares eran lógicamente los que el propio maestre o capitán tenía asignados en el alcázar de popa para su oferta. Juan, en cuanto llegó a Cavite el *Santa Ana*, reservó el mejor sitio, que no era otro que el anexo a la chupeta del propio maestre Tomás de Alzola. Solo lo separaba un mamparo. Cierto que allí, bien estibados los cofres de dos cerraduras y el equipaje de Omar y Juan Griego, solo se podían colgar dos hamacas caribeñas y había una pequeña mesa abatible para comer y escribir. Parco espacio pero aislado del resto, con un ojo de buey en el costado de babor, y estaba situado en el primer piso o nivel de la toldilla. Esto proporcionaba a Juan y a Omar un total aislamiento con respecto a toda la tripulación y pasaje que se acomodaba, según el tiempo, donde podía. Encima de este habitáculo había otro gemelo que era ocupado por el canónigo Almendrales.

Después de cenar, Juan salió a estirar las piernas por cubierta y se sorprendió de no poder ver al navío escolta *San*

*Martín*. Preguntó al piloto, de origen portugués, Sebastián Rodrigues Cermeño, que cubría la guardia de noche por la nave artillada y este le contestó:

—Todavía se le puede ver. Se ha quedado rezagado. Fíjese por la aleta de estribor, allá, junto a la costa, se puede distinguir un resplandor de su farol de popa. Ha debido de tener alguna avería y estará reparándola. Como es más rápido que nosotros, mañana estará nuevamente a la vista.

Aquella explicación tranquilizó a Juan y comenzó a charlar con el piloto de sus anteriores actividades. Se despertó una simpatía mutua que Juan reforzó al ofrecerle una copa de aguardiente de la isla de Cuba, que animó un poco más la nocturna charla hasta que Juan se retiró a descansar.

Cuando al día siguiente Juan salió de su camarote, oteó el horizonte y no vio traza alguna del *San Martín*. Preocupado, se dirigió al capitán Tomás de Alzola, que le explicó:

—Querido amigo, a vos que sois de la profesión no puedo decir más que la verdad, que ruego escondáis para los demás de a bordo. Efectivamente, el *San Martín* ha debido de tener una avería o vía de agua porque se ha rezagado en la costa y no sabemos de él por el momento. Pero para calmar a la personas he dicho que va por delante abriéndonos camino para mejor protección. Ruego a vuestra merced que no propagueis la verdad.

—Tened esa seguridad, capitán.

Pasaron dos días y, como el *San Martín* no dio señales de vida, Juan explicó a Omar la situación de indefensión en que se encontraban, con instrucciones de no divulgar a nadie la ausencia de protección.

—Guardaremos parte del oro dentro de las tablas del costado, capitán —respondió Omar.

Omar era habilidoso con los cuchillos y solía tallar algunas figuras de fieras que regalaba a los niños. Anduvo buscando tablas, con la excusa de matar el tiempo esculpiéndolas, y los carpinteros le proporcionaron todo el material que precisaba, que Omar pagó religiosamente. En cubierta, solía trabajar la madera por las tardes, haciendo simples figuritas que ofrecía a los niños de los pasajeros, pero lo que en realidad iba preparando eran tablas vaciadas donde poner los ducados de oro y así poder escamotear algunas cantidades en caso de piratería.

El ambiente a bordo era bueno, como el tiempo del que disfrutaban. Los mareados se iban incorporando a la vida normal y los grupos se formaban espontáneamente con conversaciones de toda clase. Desde las más galantes hasta las más profundas. Desde la teología hasta la ciencia. Los tripulantes también disfrutaban de este bienestar, pues era costumbre de los pasajeros propinar generosamente todo servicio o ayuda. Como el dinero «rodaba», la marinería se lo jugaba a las cartas o a los dados y los tiempos muertos se ocupaban con toda clase de distracciones.

El *Santa Ana* llevaba ya seis días de navegación, haciendo rumbo norte con débiles vientos del suroeste, y se notaba la proximidad de la tierra de Zipangu (Japón) por las muchas aves y funeas (embarcaciones) que se mueven a remo sin sacarlo del agua y siempre con el remero de pie. A media mañana, cuando la nave llegó a los treinta grados de latitud norte, Tomás de Alzola dio orden de cambiar el rumbo al nordeste cuarta al este.

—Aquella tierra es la de la provincia de Nagasaki —dijo Alzola a un grupo de pasajeros que se habían congregado a su alrededor en el cambio de rumbo.

A veces el *Santa Ana* se cruzaba con alguna extraña nave que la marinería llamaba «soma» y que eran completamente diferentes a los barcos de Europa. Por la proa cruzó una de estas naves y Tomás de Alzola explicó a sus oyentes.

—Llevan velas hechas con hojas de árboles y de otros vegetales, cosidas y unidas en forma de esteras y reforzadas con cañas, de manera que, cuando quieren tomar rizos, se repliegan como los abanicos. Están unidas a los mástiles como si fueran una bandera y navegan al estilo de los flamencos de los Países Bajos de Holanda y de Zelanda. Cuando quieren cambiar de rumbo, hacen como ellos, toman el viento por la proa, dejan deslizar la vela con impetuosidad y furor de un lado para otro y sujetan con una sola escota, unidas a un solo punto de la extremidad de la vela (puño de escota). Lo mismo hacen con las velas del trinquete, más pequeñas que las que solemos usar nosotros en nuestras naves. Con estos bajeles se navega sin otras velas y se corren grandes riesgos a causa del timón, que se puede partir cuando la mar arbola, a pesar de que para protegerlo de las olas e impedir que lo destrocen tienen la costumbre de poner a cada costado de las somas dos grandes postes en forma de remos que hunden en el agua cuando hay tempestad y contra los cuales rompen las olas. Al mismo tiempo, estos postes protegen también el barco para que sufra menos, pero a menudo esto no es suficiente y, una vez que el timón se parte, hay que sacar el palo mayor de su carlinga que, por no tener obenques, no puede resistir el temporal que sacude y escora al barco en todos los sentidos. El palo, con estos violentos movimientos, correría el riesgo de perforar la embarcación, ya que tienen unas hechuras muy frágiles y ni siguiera están embreados.

En Zipangu usan una cierta pasta hecha con cal, aceite y estopa revuelta, mezcla que ellos llaman *seiucui* y en el resto

de las indias *gala-gala*, con la cual untan las planchas de la tablazón. Esta mezcla agarra tan bien y es tan resistente que protege el bajel del agua y de los gusanos (broma o bicho) que engendra el mar e impiden que se coma la madera. Las amarras las hacen con una especie de mimbres muy resistentes que los de Zipangu llaman *ziu*, los de Manila *vesciuco* y en todas las Indias Orientales *bota*. Estas lianas crecen en los árboles, muy largas, con nudos que recuerdan a las cañas, y su corteza es tan dura que un cuchillo tiene dificultades para cortarlas cuando están secas porque son tan lisas que la hoja resbala y no puede hundirse en una superficie que parece cristal. Por el contrario, como el corazón es muy blando cuando se llega a cortarlas, se separan en cuatro partes, como los juncos, y vaciándolos de la misma forma solo les queda la corteza como nosotros hacemos para poner los aros en los toneles. Sirven para atar cualquier cosa y, tendidos y trenzados juntos, hacen unas cuerdas de una resistencia increíble que duran mucho tiempo y no se pudren jamás, a pesar de que estén siempre en el agua, y llegan incluso a reverdecer como los mimbres y se vuelven más fuertes y maleables tomando cualquier forma. Es imposible romperlos aunque se tuerzan y se tire de ellos cuando están verdes y como son tan fuertes y flexibles están prohibidos a los cristianos, bajo pena de excomunión, para golpear y fustigar con ellos a los esclavos.

En navegación, señores, estos japoneses no utilizan ni cartas ni astrolabios. Poseen, eso sí, la ciencia de los vientos y se sirven del imán y de la brújula, pero de forma diferente a nosotros. Tienen en una escudilla de tierra cocida, llena de agua salada que cambian con frecuencia, una bitácora de madera de forma redonda alrededor de la cual están marcados ciertos signos que indican los vientos (rumbos), para po-

der así orientarse según sus necesidades. Colocan en la escudilla una pequeña lámina de acero muy fina, tan grande como lo sería un ala de mosca, puntiaguda de un lado y redondeada en el otro. Uno de los lados, una vez que ha sido tocado con la piedra del imán que flota, se vuelve y mira en dirección al norte, por secreto y virtud natural que les ha sido concedido por Dios. Es así que diferencian los vientos y navegan sin otros instrumentos, sirviéndose únicamente de su conocimiento del fondo. Y tomando el fondo, observan por este medio, así como por la ayuda de escritos dejados por otros pilotos, el lugar donde pueden encontrarse, según sea la arena fina o espesa, y otros tipos de fondos que recogen con un instrumento de plomo que lleva una bola de sebo, como las nuestras a la que se pega el fondo del mar (sondaleza).

No saben lo que es un astrolabio para conocer la altura del sol, ni la ballestilla para medir la altura del sol y de las estrellas, ni los grados, ni la línea equinoccial, o las cartas donde señalar, día tras día, la ruta que recorre el bajel. Sin embargo, ellos hacen sus viajes y navegaciones como los hacemos nosotros con más conocimientos e instrumentos, aunque nunca se separan de la vista a tierra.

Aquella lección magistral proporcionó a los pasajeros una confirmación sobre la calidad técnica de su capitán y sin duda generó tranquilidad, y eso era bueno cuando el viaje no había hecho más que comenzar.

Cierto día, cuando estaba Juan Griego en cubierta disfrutando de la compañía y la conversación del capitán Tomás de Alzola y de otros pasajeros, se juntó al grupo un hombre de elevada estatura, acento vascongado y vestido con distinción. Viendo el capitán que él y Juan Griego no se conocían, decidió presentarlos:

—Permitidme, señor Juan Griego, que os presente a mi paisano Sebastián Vizcaíno, soldado, navegante y excelente trazador de las costas y ahora comerciante para él mismo, que vino conmigo en este bajel y que en Manila adquirió un gran número de mercancías que llevamos abordo.

—Encantado de conocer a tan singular colega —dijo Juan Griego, estrechando la mano de Sebastián Vizcaíno—. Yo también soy marino y comerciante. Me sorprende no habernos conocido en Manila.

—Cierto, señor Vizcaíno —intercedió Tomás de Alzola—. El señor Juan Griego es factor de la banca Fugger en Manila y vuelve a México con importantes mercaderías para su compañía, que tiene escritorio tanto en Acapulco como en México y Veracruz.

A partir de aquel encuentro, Sebastián Vizcaíno y Juan Griego no dejaron pasar ni un solo día sin charlar y «hacer pasos», como decía el vasco cuando se refería a los paseos por toda la cubierta del barco para desentumecerse. A la semana de haberse conocido, Juan Griego pidió permiso al capitán para invitar en la cámara de oficiales tanto al mismo capitán como a los dos pilotos, al físico y al escribano y a Sebastián Vizcaíno. El permiso fue lógicamente concedido y Omar preparó una excelente comida a base de atún, pescado por él mismo, al estilo vasco llamado marmitako, que quiere decir hecho en marmita, con patatas, cebollas y pimientos y aderezado con especias de Manila y que fue muy apreciado por todos. Todo regado con excelentes vinos de España de la zona de Manzanilla. Como postre se sirvieron quesos de la Mancha y piñas. Aquella comida firmó la gran amistad entre todos los presentes.

—Pronto tendremos malos tiempos y luego vendrá la calma, con vientos del noroeste que harán que este navío co-

mience a correr —dijo el capitán.

Y así fue. El viento comenzó a soplar cada día con más fuerza y durante el día roló del sureste al noroeste aumentando cada vez su intensidad, hasta tal punto que el capitán se vio obligado ordenar dejar el galeón a palo seco, a excepción de una pequeña vela mesana de fortuna cuando capeaban o un pequeño foque de cuchillo a proa cuando corrían el temporal. Los pasajeros, aunque todos evidentemente ya habían tenido experiencias de viajes por mar, se preguntaban, sin dejar de rezar, si aquel sería era el momento que la Divina Providencia había elegido para quitarles la vida que les dio. Por suerte, como todo lo que llega pasa, el temporal también pasó y calmó al cabo de seis días, y por la proa apareció un sol radiante con un cielo de fondo azul como el corazón del lapislázuli.

El huracán dejó varios heridos que se restablecieron pronto salvo algún brazo roto que hubo que entablillar, y el buen ambiente se implantó de nuevo a bordo.

—Ahora que se ha entablado el oesnoroeste —dijo el capitán Alzola—, alcanzaremos los cuarenta grados de latitud y luego arrumbaremos al este verdadero hasta recalar en el cabo Mendocino hacia los primeros días de octubre, es decir, dentro de unos setenta y cinco días, para luego correr la costa hacia el sur hasta llegar a Acapulco hacia el 15 de noviembre. Ahora con el buen tiempo todo lo vemos de buen color y estamos todavía contentos e ilusionados, después de solo quince días de navegación, pero advierto a vuestras mercedes que a partir de los cuarenta días de navegación suele mudarse el carácter de pasajeros y tripulación, y es entonces cuando se distingue al caballero y a la señora de los que no saben moderar sus prontos.

Una vez superados los mareos y adaptados al ritmo de vida en el *Santa Ana*, y a su monotonía mientras no hubiera tormentas y peligros, los siguientes días fueron agradables. El agua, el vino y las provisiones eran aún abundantes y frescos, y contemplar cómo los pasajeros que no sabían cocinar, ni tenían criados, intentaban prepararse un potaje caliente era motivo de diversión para los demás. En el desayuno se podía comer cualquier cosa fría. La comida del mediodía era la más importante y la única caliente para la cual se encendían los fogones, siempre que el tiempo lo permitiera. Antes, los despenseros, auxiliados por pajes y criados de los pasajeros, traían la leña y el carbón, que eran una de las más importantes provisiones de los galeones, y se hacía lumbre en los fogones. A bordo, cada uno de los dos fogones tenía capacidad para unas cincuenta raciones. Los pasajeros tenían que ingeniárselas para conquistar un lugar para su propia olla con la amistad de los cocineros o marmitones.

Al capitán y a la oficialidad les ponían mesa con manteles en el espacio de la cubierta entre el palo mayor y el castillo de proa. Los marineros se sentaban donde podían para comer, así como la mayor parte del pasaje. Según pasaban los días, las raciones eran cada vez más escasas y los primeros en pasar hambre eran los frailes, que no los curas. Poca diversidad había para comer: garbanzos y lentejas cocidos con tocino, cecina y queso y, en ocasiones, huevos, y para beber agua si no estaba desbaratada y sidra, y los más pudientes vino.

En cuanto al asunto del descomer, el pasajero que quisiera purgar el vientre y hacer algo de su persona forzosamente debía ir a las letrinas de proa o arrimarse a una ballestera, donde le veían todos asentados en la necesaria postura, como le veían comer. A popa se colocaba una fuerte tabla agu-

jereada a la que se llamaba «jardín», sin ninguna separación al frente, y la gente tenía que asirse a lo que pudiera como uno queda asido a las crines de un caballo desbocado, pues así es un bajel con algo de marejada. Con tales movimientos, *muitas vegadas chega a merda o mesmo ollo do cu* y el miedo de caer a la mar se retira y vuelve adentro y se vuelve a salir a la tabla, con lo cual la operación de descomer se troca en verdaderos juegos de gimnasia con todo colgando.

Eran sin embargo posibles algunas distracciones. Se decía que a bordo era necesario saber jugar a los naipes, parlar y leer, y el más provechoso entretenimiento de los tres y menos dañoso era el de leer. Cuando el tiempo lo permitía, el buen humor español vencía al tedio y a las estrecheces del viaje, y se improvisaban simulacros de corridas de toros o se organizaban peleas de gallos con las aves que se llevaba para comer. Y hasta incluso se llegaron a improvisar pequeñas representaciones teatrales y surgieron varios coros de canciones cada uno de su región en España. Todos los días, los religiosos celebraban misa y por las tardes se ejercitaban con sermones para quienes querían oírles. A veces, de pronto, en un instante y con griterío, los marineros se armaban de palos, pequeños paños de redes y tablas y, dejando lo que hacían, se excitaban en pos de alguna rata que despistada y hambrienta había llegado a cubierta. En pocos segundos y ante la mirada del pasaje la pobre rata era cazada, descuartizada y cocida, y cualquiera podía suponer que no iba a ser arrojada al mar.

Y así, con estas y otras actividades fueron pasando los largos días del verano hasta que llegó el otoño, con las ansias cada vez más fuertes del pasaje y de la marinería de poder vislumbrar pronto tierra. Y esto, bien sea por las plegarias a San Telmo o bien por la velocidad del galeón, ocurrió el 11

de octubre con la luna en cuarto creciente. Al día siguiente los oficiales, y con ellos Juan el Griego, identificaron con las cartas el cabo Mendocino, y fue entonces cuando Tomás de Alzola anunció que había llegado al continente de la Nueva España y que los próximos días, teniendo en cuenta que el agua potable había dejado de ser potable y olía sospechosamente, se fondearía en una cala conocida por los oficiales para hacer aguada y disfrutar del frescor del «líquido rey», decisión que mereció aplausos y parabienes.

Durante este tiempo, Omar había camuflado, a punta de cuchillo, con tablas idénticas que las del costado del *Santa Ana*, una zona que permitió esconder en su interior unos cuatro kilos de ducados de oro como medida de seguridad.

A los dos días de haber recalado el cabo Mendocina, el galeón *Santa Ana* fondeó en una bahía deshabitada que Tomás de Alzola llamó ensenada de *Santa Ana* en honor al galeón, y con las dos lanchas se procedió durante todo el día a renovar el contenido de los toneles de agua dulce y se permitió a todos que bebieran tanto como quisieran.

El 15 de octubre dieron rumbo sur a lo largo de la costa, camino de Acapulco. Pero hasta el 6 de noviembre no progresaron mucho, porque se levantó un viento sur que los tuvo dando bordadas con poco provecho.

Pero las temperaturas bajaron y el noroeste que les había acompañado durante todo el tiempo que tardaron en cruzar el mar del Sur volvió a aparecer, y el *Santa Ana* volvió a navegar firme y seguro dejando a babor las costas de California. Identificaron la punta Abreojos, Santo Domingo y el cabo de San Lázaro.

El 14 de noviembre, al alba, cuando tenían al través el cabo San Lucas, el vigía gritó:

—¡Dos velas a proa, por la amura de babor! ¡Una vela a popa por la aleta de babor! —y repitió el aviso varias veces. Barahúnda en cubierta. Los oficiales que no estaban de guardia, a medio vestir, asieron sus catalejos.

—No enarbolan banderas. No son amigos —dijo Alzola.

No dio tiempo a más. El primer disparo, sin la orden de ¡fuego!, partió del canónigo Almendrales que gritaba ¡Son los perros ingleses, herejes! ¡Son los hijos del pecado, de Satanás!

Thomas Cavendish.

Todos los que tenían un arma de fuego a bordo del *Santa Ana* disparaban, mientras la nave de ciento veinte toneladas, llamada *Content*, abordaba el galeón. Sin embargo, en el primer embate fueron rechazados a base de arcabuzazos, estocadas y pedradas y hubo bastantes heridos y algunos muertos por ambos bandos. El galeón, sin ayuda ni cañones, no pudo resistir el segundo abordaje que realizaron simultáneamente el *Content* y la nave capitana *Desiré*, mandada por el joven pirata inglés Thomas Cavendish,[27] que se impusieron por la superioridad de las armas y el número de los que las empuñaban. Finalmente, el capitán Tomás de Alzola tuvo que rendirse para evitar más muertes y daños. Uno de los héroes españoles del abordaje fue don Juan de Almendrales, canónigo de la catedral de Manila, quien por haber peleado contra sus captores y haberles lanzado insultos, aun después de la rendición, fue colgado de un estay por los ingleses y luego su cadáver arrojado al mar. Cavendish mandó transbordar a todas las personas del galeón español a las dos pequeñas naves que acompañaban a la nave capitana *Desiré*. Los ingleses dieron fondo y luego el *Santa Ana* fue minuciosamente desvalijado, robado y arruinado. Cavendish poco a poco fue cambiando de humor al comprobar el enorme valor del contenido del *Santa Ana*, el mayor de los que hasta el momento había robado.

El 15 de noviembre por la mañana llevaron a todos los españoles a tierra, a las playas de la bahía de San Bernabé, completamente desierta, donde fueron tratados con hipócrita hospitalidad.

El 16 de noviembre incendiaron el galeón ante las lágrimas de todos los prisioneros y dejaron a los españoles las dos lanchas para que pudieran pescar.

El 17 de noviembre Cavendish celebró la fiesta de Santa Isabel de Hungría en honor a la reina Isabel de Inglaterra.

El 18 de noviembre surgió un temporal y la lluvia apagó el fuego del *Santa Ana*, y ese día Cavendish regaló irónicamente a Tomás de Alzola la bitácora del galeón.

El día 19 de noviembre, Cavendish, viendo que se aproximaban a las playas algunas personas a caballo, decidió partir con las tres naves. Cavendish actuó saqueando, robando y quemando con la tradicional arrogancia y crueldad de los hijos de la rubia Albión.

El día 20, bien porque el temporal había hecho garrear las anclas del *Santa Ana* o bien porque se quemó alguna amarra del ancla, el *Santa Ana* se acercó a la playa hasta varar. Sebastián Vizcaíno organizó juntamente con el piloto Sebastián Rodrigues Cermeño el salvamento de la nave quemada y con los palos cortados en su base. Llegaron en los botes en compañía de algunos voluntarios al galeón español y, a pesar de los daños sufridos, entre todos pudieron improvisar unas velas y embarcar a todos. Después de algunos días, de nuevo pudieron llevar el *Santa Ana* hasta la ciudad de Santiago, donde a petición desembarcaron a los frailes franciscanos y a los enfermos, y de allí unos con Tomás de Alzola fueron a la Audiencia de Guadalajara por tierra y otros, por mar, partieron con lo que quedaba de la *Santa Ana* con destino a Acapulco.

* * *

NOTA. De los hechos descritos, el capitán Tomás de Alzola tuvo que hacer dos descargos, ambos en la ciudad de Guadalajara de México, el 2 de enero de 1588 uno, llamado *Confesión*, ante la autoridad de Marina y otro al día siguiente, el 3 de enero 1588, llamado *Declaración*, ante la Real Audiencia.

Dado que la segunda presenta más dificultades de comprensión, por presentar muchos vacíos en el texto y estar peor conservada, hemos creído oportuno ofrecer la primera, ya que ambas son prácticamente iguales, si no en la forma sí en el fondo. Ambos documentos se hallan en el Archivo General de Indias, en Sevilla.

[Hoja 1]

*Confesión que hizo Tomás de Alzola, maestre de la nao nombrada Santa Ana que robaron los Ingleses de lo sucedido con ellos…*

*Fecha la dicha visita y lista en la manera referida dijo que de comisión mandó parecer ante sí al capitán Tomás de Alzola y de él recibió juramento por Dios nuestro Señor y por la Santa Cruz confirmada, prometió decir la verdad so cargo del que le preguntado que pliegos de cartas irán de fumago antes que Real Hacienda y que la nao parece haber sido tomada y robada según decía consta y quemada hasta los postreros baos, que diga y declare lo que en aquel casio pasa del suceso del viaje y puertos que ha tomado, el cual dijo que con ladhanas se hizo a la vela en el puerto de Cavite a 2 de julio de 1587 y viniendo navegando de las islas. Por venir la nao muy embalunada como consta en el mismo registro y de allí partieron para su viaje.*

[Hoja 1b]

*Y viniendo navegando en demanda de este puerto a los quatorce de noviembre del año pasado, viendo de reconocer el cabo de la mar de San Lucas, descubrieron dos velas y una lancha que estaban en la banda de tierra, y considerando que pudieran ser enemigos en aquel paraje como los de mar y los pasaje-*

*ros de la dicha nao y a quien les he comunicado el riesgo en que estaban, hizo aprestar y aprestó lo de dicha nao dejaron y otros pertrechos pasase de sender del enemigo y que la gente exhibiese las armas y loneleal le ordenó que los usaren y habían de tener y estando en esta ocasión arribó sobre la dicha nao Santa Ana una de las dichas naos que habían descubierto que parecía ser la nave capitana del corsario inglés robador llamado don Thomas de Cavendish Tembley, mozo de poca edad y disparando arcabucería y artillería de a bordo con la dicha nao Santa Ana por la banda de estribor a través del árbol mayor y hecho destronar de cuarenta hombres armados y la gente de dicha nao Sana Ana con las pocas armas con que se hallaron haciendo en aquella ocasión mal de lo que fuera posible les resistieron.*

[Hoja 2]

*Saltar en la nao y en la cámara de la que refiera quedaron allí algunos muertos y otros heridos y uno de ellos se subió a la gavia mayor que era otro de los más estimados que el dicho inglés haya con gran furia empezó a cortar los aparejos de la obencaduría y trinca de la dicha nao haciendo gran daño. Lo cual pareció al capitán Tomás de Alzola le tiró con la escopeta y le derribó muerto y así se retiró la dicha nao inglesa y habiendo cargado la artillería tomaron otra vez al abordaje a la dicha nao Santa Ana disparándole artillería sin echar gente pareciéndole que en la dicha nao haya mucha y tercera tomó la dicha nao capitana inglesa y abordaron a la dicha nao Santa Ana por la amura de proa por la misma banda donde estaba Diego Meléndez Flores acompañando al capitán que con su escuadra que tenía aunque el enemigo disparó la artillería y arcabucería y echando gente por la amurada y espolón con gran fuerza la resistieron hasta haberlos echar al mar*

[Hoja 2b]

*y salvar en su navío y así se volvieron a retirar y habiéndose hecho a fuera empezó a batir la dicha nao con el artillería y fraya que después pareció traer veintinueve piezas de bronce y de hierro colado gruesos y dos lombardas pedreras con lo cual ofendía a la dicha nao y gente que en ella llevándose mastelería y aparejos y dieron a la lumbre del agua dos o tres balazos por donde hacía agua y hallándose sin ninguna pieza de artillería vista la ofensa tan grande que el enemigo les hacía y que se iban al fondo y que la gente estaba desanimada por no tener armas ni artillería con que ofender al enemigo que si las tuvieran se defenderían y rindieran por la fortaleza de la dicha nao Santa Ana y traer gente para con las armas poder hacer, acordaron que el mejor medio era darse a partido por salvar las vidas porque la dicha gente estaba atemorizada con la fuerza del enemigo y visto el remedio poco que tenían tuvieron por mejor darse a partido que morir ahogados y aunque de su parte hizo muchas prevenciones animando a la gente de encima y debajo*

[Hoja 3]

*de cubierta, todos viendo la fuerza del enemigo y que a gran prisa disparaba u artillería enviaron un barquillo porque trujese razón amplia fue en el Pedro Bravo de Paredes a la nao capitana Inglesa a tratar con el general para que les salvase las vidas y que se rendirían, el cual volvió con el recaudo de que les concedían la vida de toda la gente de la nao de Santa Ana y puede más de esto y les echaría a tierra y con ese partido y viéndose perdidos e irse al fondo sin remedio vinieron en ello todos y luego el dicho general inglés mando luego que fuese el dicho capitán Alzola como escribano y piloto y registró y de él sacó una relación de todo lo que en él venía así dinero como*

*mercaderías y el tesorero día 19 de noviembre le llevó al puerto de San Lucas a donde surgió con sus naos y la dicha nao Santa Ana donde a los dieciocho... de la dicha armada se juntaron y llamaron a toda la gente de la dicha nao Santa Ana y les mandaron que so pena de perder la vida le diesen todas las llaves de las cajas y entregasen todo el oro que traían y en cumplimiento de esto les entregaron*

[Hoja 3b]

*todo cuanto en ella había en la dicha nao y cada uno se llevaba el oro, algalia, almizcle y perlas y traían en mucha suma y cantidad todo lo que había elegido el general inglés y lo guardaba en una caja y todo el día se pasó en esto y otro día siguiente a diecinueve se volvieron a sumar él y su gente y porque entre ellos sobre el reparto de oro. Hubo diferencia y temiéndose de lo que podía suceder echaron las de toda la dicha nao Santa Ana en tierra dejando en ella hasta seis u ocho pasajeros buscando y haciendo escrutinio a toda la gente que saltaba a tierra con mucho rigor sin dejarles sacar un solo alfiler y después de haber hecho esto le mandaron al dicho capitán Tomás de Alzola que sacase y mostrase todo el tesoro que en la dicha nao había conforme al registro y les enseñó tres cajas en que traía todo el oro, perlería y otras cosas y despachos de sumas y sacaron las cajas a fuera y luego en prenda del general y todos los ingleses recogieron las dichas*

[Hoja 4]

*cajas y de ellas sacaron todo el oro y todo lo que había y lo repartieron allí pesándolo con una romana y las dos partes llevó el general ingles y la otra parte llevó la gente de la dicha armada y con esto se pasó el día aunque también sin ocasión*

*ninguna mandó luego ahorcar a don Joan de Almendariz (Almendrales), canónigo de las Filipinas sin haber para ello ocasión y le colgaron de una braza del estay mayor y luego lo echaron al mar. Murió como buen cristiano católico y otro día los dichos hombres empezaron a saquear la dicha nao sacando los cajones y fardos echándolos a la mar y abriéndolos con hachas para ver si traían oro haciendo en todo una destrucción... a la mar vista como gente luterana e infieles y de lo que mejor les parecía cargaron sus navíos echando el lastre fuera para ello y en la que a la dicha nao Santa Ana haciendo en ella grandes maldades e insolencias y estuvieron hasta el otro día diecinueve ya que no hallaron donde cargar por tener sus manos*

[Hoja 4b]

*barrotadas como gente infiel y enemiga de la fe católica cortaron los mástiles y aparejos de la dicha nao y le pusieron fuego el cual hizo tanto efecto en la dicha nao que la fue gastando hasta que se le quemó un cable que fue ocasión que la dicha nao, ardiendo diese a la costa y se anegó y quemó hasta los posteriores baos sin quedar ninguno y el general inglés mandó la primera noche echar en tierra al dicho capitán Tomás de Alzola y le entregó el registro de la dicha nao que siempre lo tuvo en su poder el dicho inglés y al final de él escribió en lengua inglesa ciertos renglones y los firmó de su nombre y le dijo por el naguantato que la dicha escritura en lengua inglesa era carta de pago y satisfacción de todo el registro porque él como enemigo del rey de España porque había guerras y andaban a robar y hacer daño pues los quería dejar en su tierra quietos y que siempre habrían de hacer daño que pudiesen en esta mar y demás de esto le dijo el general*

[Hoja 5]

*inglés que aunque los españoles usaban con los ingleses de mucho rigor y crueldad que él no lo habría de hacer porque era caballero y ansí usaba con él de equidad en concederles las vidas y con esto disparó una pieza y con su armada se hizo a la vela a la vuelta del maluco a donde siempre les oyó decir que habían de ir y de allí a la xana mayor a tomar bastiones* (bastimentos) *y agua y tomar la derrota para el cabo Buena Esperanza y que si por caso a mediados de febrero no llegaran a la xana mayor que invernarían en las islas Filipinas y que para el dicho efecto llenaron dos pañoles y tomaron de la dicha nao Santa Ana prácticos llamados Alonso de Valladolid y Nicolás Ríos portugués, y de las naos de dicho inglés dejaron en tierra con la demás gente de la dicha nao a nueve hombres que de sus nombres en petición aparte tiene dado a notar al dicho juez de comisión y ansí se quedaron todos en cabo San Lucas sin remedio ni esperanza de poder pasar esta Nueva España porque la dicha nao estuvo ardiendo*

[Hoja 5b]

*dos días anegada y después se apagó la dicha lumbre procuraron desanegarla y echar el lastre afuera donde dentro de tres día con mucho trabajo ayudándoles la necesidad y el peligro de verse en tierra de guerra la desanegaron y trajeron de donde tenían hecha su ranchería y allí remendaron el poco casco que quedaba y que solamente quedó la quilla con alguna ligazón y la adobaron lo mejor que pudieron para poder salir de aquel puerto desierto y tierra de guerra encomendándose a la Divina Madre y se hicieron a la vela en demanda del puerto al 21 de diciembre pasado del ochenta y siete padeciendo mucha necesidad tomaron agua en el puerto de Santiago y de allí habiendo*

*saltado a tierra con pasajeros enfermos se vinieron la vuelta desde el puerto de Acapulco a donde nos fue servido de traerlos y entraron en él la noche buena precedente. Preguntado la hacienda, oro y mercancías sacaron las personas que faltaron*

[Hoja 6]

*en el Puerto de Santiago y que con gran intento y orden saltaron en tierra dixo que en la dicha nao venían algunos frailes franciscanos y que pidió que echasen en tierra y así lo hizo y los demás por estar enfermos y pobres hicieron lo propio y que no sacaron hacienda mucha y que uno de ellos sacó hasta tres piezas de seda que traía. Preguntado que después que el dicho Inglés se fue y la gente quedó en tierra qué hacienda de oro y mercaderías se recogió y de qué personas, marcas, y números y que personas las tienen y dicho que después que el otro inglés se fue no hubo hacienda alguna que recoger porque lo dejó asolado y quemado y que lo que pasa es que estando los ingleses saqueando la dicha nao llegaban algunos marineros de la dicha nao Santa Ana a bordo de ella con una barquilla y de lo que los ingleses echaban a la mar y dejaban allí lo recogían y tomaban y algunos traen algunas cosas de las cuales no son suyas porque ellos no traían hacienda y el de lo que venían de la dicha nao de particulares*

[Hoja 6b]

*y que no sabe de quién sea y que además de esto algunos pasajeros que vienen en la dicha nao de sus haciendas propias como veían que los ingleses las echaban por ahí tomaron algunas piezas de mercaderías y las trajeron en la dicha nao. Preguntado qué pliegos de sumas de la Real Audiencia o de algunas que trae a su cargo u otros papeles y recaudos de las Islas Filipinas*

*dijo que las cartas de su Majestad y de que la Real Audiencia y de la Santa Inquisición y otros papeles y despachos que traía a su cargo. Lo traía todo en las cajas del Tesoro y así como por el inglés fueron abiertas sin ver ningún pliego ni carta las echaron a la mar diciendo que no era menester cartas de donde no había hacienda y así no trae recaudo ni pliego ni papel por lo que tienen referido...*

*Corregida con el original: firmada Antonio del Amo*

*En la carta del 2 de enero de 1588*

*Copia de la confesión que hizo el capitán Tomás de Alzola, maestre de la nao Santa Ana que robaron los ingleses en el cabo de San Lucas.*

# Capítulo XI

## Nueva España

El *Santa Ana*, ruinoso, recortado de arboladura, haciendo agua y con la cubierta calcinada y perforada por el fuego en más sitios que en menos, con velas recosidas y obenquería de fortuna, zarpó por fin de las playas de San José del Cabo. Tomás de Alzola dio rumbo este cuarta al sudeste, en demanda de la ciudad de Santiago, en el continente de la Nueva España, para depositar a los muchos heridos y enfermos que traía y a los hermanos de San Francisco que allí tenían convento y cenobio.

Gracias a la iniciativa de Omar, Juan Griego pudo salvar y disponer de los cuatro kilos y medio de oro en ducados que había escondido entre dos tablazones de su camarote. Cuando se lleva consigo una fortuna personal, fruto del trabajo de toda la vida, por un valor cincuenta veces mayor y es robada, una vez salvada la vida, el sentimiento de frustración y decaimiento no puede ser mayor. Y este era el estado de ánimo de Juan Griego cuando la nave, libre ya de la crueldad del pirata inglés, comenzó a navegar camino de la seguridad.

Juan Griego no estaba satisfecho consigo mismo. No podía estarlo. Durante todo el expolio no dio señales de vida y, si no se distinguió durante la refriega, tampoco se puede afir-

mar que destacó por su arrojo. Cierto que a sus cincuenta y cinco años ya no se tiene confianza en las propias fuerzas y la prudencia se vuelve la mejor consejera. Pero si su actitud no fue reprochable, tampoco sirvió para que los tripulantes y pasajeros le felicitaran y él, en cambio, tuvo que felicitar a muchos. Él mismo tenía parejo sentimiento. Si a eso añadía que ya fue robado antes, por el mismo Drake en Valparaíso, se podía pensar incluso que podía existir una connivencia entre los súbditos de la terrible reina Isabel de Inglaterra y el propio Juan Griego. Tampoco podía esgrimir ninguna heroicidad por haber defendido las propiedades de la banca Fugger. Debía pensar cómo explicar a su amigo Wegert la pérdida de grandes cantidades de algalia, de sedas, cerámicas chinas, barricas y barricas de pimienta y clavo y los rubíes, esmeraldas y otras joyas preciosas. Juan Griego tenía mucho en qué pensar y mucho más que lamentar.

Después de una navegación lenta y sin incidentes, después de haber cegado la vía de agua causada por los cañonazos ingleses y después de mucho sopesar el parco futuro que le quedaba, Juan Griego y todos los tripulantes y pasajeros de lo que quedaba de la *Santa Ana* llegaron a la ciudad de Santiago el mismo día de Navidad de aquel espantoso y maldito año de 1587. En perfecto orden desembarcaron a los enfermos y a los frailes.

El *Santa Ana* quedó bajo el mando del contramaestre y, tras descender la costa, llegó a Acapulco sin novedad en la primera semana del nuevo año de 1588.

Una vez desembarcado en Santiago, lo primero que hizo Juan Griego fue localizar los dos cofres con ducados de oro que había enviado al escritorio de los Fugger desde Manila para que fueran guardados en Acapulco. Informado por el oficial que guardaba los almacenes de la banca, localizó los

dos cofres en un pequeño convento de franciscanos a los que pagó por la custodia, señalándoles que los recogería cuando se hubiera instalado en Acapulco.

El capitán Alzola y algunos oficiales, entre ellos Cermeño, tripulantes y pasajeros que tenían que rendir cuentas, como Juan Griego y Sebastián Vizcaíno, se organizaron en caravana desde Santiago para dirigirse a la Audiencia de la ciudad de Guadalajara, sita a cuarenta y cinco leguas.

Hicieron el camino en mulas y caballos que les prestaron los frailes franciscanos y, siempre río Grande de Santiago arriba, llegaron a Guadalajara antes de que el año 1587 feneciera. Una vez allí la Audiencia les dio alojamiento y comida y citó a declarar a Juan de Alzola para el día 3 de enero del nuevo año 1588.

Una vez en Guadalajara y después de haber hecho Tomás de Alzola el descargo de las declaraciones,[28] se apercibieron del ambiente de recelo y oposición que reinaba en aquella ciudad contra los oficiales y factores del virrey, que a la sazón era don Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villamanrique, a quien tres años antes el mismo rey de España, Felipe II, dio en propia mano el nombramiento de virrey de la Nueva España. Don Álvaro, acompañado de su esposa y de su séquito, llegó a México el 18 de noviembre.

Inició su gobierno haciendo cumplir las ordenanzas sobre el comercio de vinos y reguló los sitios donde podía haber tabernas. En el año siguiente volvió a recrudecerse el disgusto entre los cleros regular y secular, por discrepancias en las jurisdicciones. El clero regular, los frailes, siempre contó con el apoyo del pueblo, mientras que el virrey y la nobleza apoyaron a los curas y obispos, el clero secular. Los frailes de las órdenes de Santo Domingo, San Agustín y San Francisco tuvieron disgustos muy serios con el virrey Manrique.

Además del problema con las jerarquías de la Iglesia, había otro de gran importancia que afectaba a todos los ciudadanos y a la administración de la Nueva España. Los piratas ingleses Francis Drake, Walter Raleigh y otros habían atacado los mercantes españoles en el mar del Sur, y el comercio con Manila sufría mutilaciones importantes. Ahora, con el ataque y el robo de Cavendish al *Santa Ana*, la situación no haría más que agravarse. Todos exigían del virrey decisiones que acabaran con aquella situación de indefensión.

El virrey Manrique creó un cuerpo de milicias de voluntarios para rechazar cualquier desembarco de los filibusteros y bucaneros y armó dos buques para combatirlos en alta mar. Pero aquella decisión no era más que un tímido remedio de paños calientes para calmar la furia de los comerciantes y españoles en general, que no comprendían cómo España ponía a la Nueva España en manos de quien no sabía defender el Imperio más poderoso del mundo.

Hacía poco tiempo que se había establecido la Real Audiencia de Guadalajara, que obraba con independencia de las de México y casi del virreinato, por lo que el marqués de Villamanrique les llamó para restablecer las jurisdicciones de cada una y que parecieron arbitrarias a los oidores.

Por eso, en la Audiencia de Guadalajara recomendaron a Tomás de Alzola y a sus acompañantes que fueran a reclamar sus salarios, dietas y gajes al mismo virrey en la ciudad de México, porque ellos se inhibían. Además, en aquellos días corría el rumor de que en Sevilla, en el Real Consejo de Indias, se había nombrado a un visitador para pedir responsabilidades al mismo virrey. Y con este ambiente de tensiones y rumores sobre la posibilidad de una guerra civil, Juan de Alzola y los suyos se pusieron en marcha para llegar a la ciudad de México y visitar al mismo virrey. El viaje a caballo

duró quince días y llegaron el 26 de enero agotados, después de haber pernoctado en las posadas que los indios habían establecido en el camino por orden de los virreyes y que llamaban «de comunidad», comiendo lo que encontraban en cada lugar. Para Juan Griego fue una dura prueba a sus cincuenta y seis años.

El virrey don Álvaro Manrique les recibió el 10 de febrero, que coincidió con el miércoles de ceniza, y tuvieron que acompañarle a los oficios religiosos. Luego, haciendo gala de su hospitalidad, escuchó con atención el relato de unos y otros sobre el robo del pirata Cavendish y dio orden a sus oficiales de pagar los salarios devengados, así como también de incluir en la nómina a Juan Griego y a Sebastián Vizcaíno, pues dijo que la Nueva España precisaba de marinos competentes y valientes para defender sus costas de los herejes ingleses y encontrar el paso de Anián antes de que lo hicieran los protestantes. Por lo tanto, había labor para todos los maestres y pilotos. Deberían esperar en Acapulco hasta que se les designase su destino en la mar o en tierra. Todo fueron palabras y hechos amables por parte de don Álvaro. El grupo de Alzola salió de la entrevista optimista, reconfortado y con la sensación de seguir siendo útil a la Armada de la Nueva España.

Pasaron una semana más disfrutando de las ventajas de la capital y recuperando su empobrecida salud, tiempo que Juan Griego aprovechó para visitar el escritorio de la banca Fugger en la ciudad de México. Allí, el principal le informó de que estaban al corriente del robo del *Santa Ana* y que, según las noticias que llegaron de España, Wegert había fallecido de apoplejía en Sevilla. Juan Griego comprendió que su cargo de factor de la banca en Filipinas, al faltar su amigo y

mentor, no se renovaría, como así se lo confirmaron con estas palabras:

—Señor Juan Griego, no tenemos instrucciones ni fondos para renovarle su factoría. Tenga la seguridad de que le informaremos en cuanto recibamos instrucciones. ¿Dónde debemos dirigirnos?

—Pienso quedarme en Acapulco y cuando tenga casa les enviaré información de dónde moro.

No estaba tan desamparado, aunque la banca Fugger no le renovase su factoría. Cobraría el salario de piloto en espera de destino y entretanto podría dedicarse a comerciar. Además conservaba casi intactos los cuatro kilos y medio de ducados de oro y sus dos cofres guardados por los franciscanos.

Descendieron en grupo hasta Acapulco y luego cada uno volvió a su domicilio. Juan Griego tuvo la suerte de encontrar enseguida una casa en la ladera del monte, que era el lugar más fresco de la zona y donde todos los mercaderes se reunían tanto para comerciar como para entretenerse. Juan comenzó comprando piezas de seda de los barcos que llegaban del Callao y Arica y con ellas inició un comercio modesto pero lucrativo. Así pasó todo el año 1588, en el que fue recibiendo informaciones sobre la desastrosa derrota de la Armada Invencible frente a los diablos ingleses. A finales del año se difundió el rumor de que un navegante andaluz, llamado Lorenzo Ferrer Maldonado, había, por fin, descubierto el paso del Noroeste, aunque nunca se confirmó esta hazaña. Solo eran rumores.

En Acapulco se supo que el Real Consejo de Indias dispuso que fuese nombrado visitador don Pedro Romanos, obispo de Tlaxcala, enemigo del virrey por los incidentes habidos con el clero regular. El despiadado obispo destituyó al virrey, pues tenía poderes para ello, le procesó y le embargó los

bienes. Juan Griego y los demás marinos que fueron robados por Cavendish temieron por sus sueldos al faltar el virrey, pero el virreinato, mantenido por la Real Audiencia de México, siguió cumpliendo lo prometido por don Álvaro y nunca dejó de abonar los salarios de los maestres y pilotos. Sin embargo, hubo de pasar otro año antes de que un nuevo virrey llegara de España, se reanudaran las actividades de protección de las costas de la Nueva España con una armada y se procediera a la búsqueda del ya mítico paso del Noroeste o estrecho de Anián, con el fin de fortificarlo e impedir el paso de ninguna embarcación que no estuviera bajo las órdenes de la Armada de España, y así disminuyera en tres meses el tiempo de viaje de España a Filipinas.

El día 19 de julio de 1589, don Luis de Velasco hijo recibió el nombramiento de virrey de la Nueva España. Don Luis era el hijo del segundo virrey de la Nueva España, de igual nombre. De niño acompañó a su padre al virreinato y en la ciudad de México pasó su juventud. Cuando murió su progenitor continuó viviendo en México y fue nombrado regidor (alcalde) de la ciudad, pero tuvo serios enfrentamientos con el virrey, don Álvaro Manrique de Zúñiga, y marchó a España a presentarse en la corte donde el rey Felipe II le escogió como embajador en Florencia, donde a la sazón reinaba el príncipe Fernando de Médicis. Sin embargo, fue rápidamente llamado para hacerse cargo del virreinato de México que tan bien conocía. El anuncio de su nombramiento fue un estallido de alegría tanto entre los indios como entre la mayoría de los españoles. No en vano conocía y había ejercitado el mando como regidor de la ciudad de México. Llegó a la capital de la nueva España el 25 de enero de 1590. Logró la pacificación de las tribus chichimecas que constantemente vivían en guerra y fuera del control del gobierno. Los caciques pedían que

se les diera carne para que sus gentes pudieran alimentarse. Don Luis de Velasco aceptó y esas aguerridas tribus se dieron la paz, por lo que se envió a vivir con ellas a cuatrocientas familias de txacaltecas, ya con adoptadas costumbres españolas, bajo la tutela de los frailes franciscanos, y fundaron cuatro colonias o misiones, tomando como centro Zacatecas. Les rebajó los impuestos, en especial los pagos altísimos que exigían los tribunales, y encargó a la Real Hacienda que atendiera con cuidado los asuntos de los nativos.

Por fin llegó el encargo tan esperado de un destino para Juan Griego. El nuevo virrey comenzaba a tomar las riendas en todos los asuntos de la Nueva España y le ordenó dirigir el pilotaje de tres pequeñas naves, con doscientos soldados a bordo bajo el mando de un capitán llamado Sebastián Pérez. Debían subir por la costa del mar del Sur para descubrir el estrecho de Anián, y fortificarlo, si encontraban el paso, contra las naves inglesas. Zarparon a principios del año 1592, pero no pudieron llegar muy lejos a causa de los desaciertos del capitán Pérez, que provocaron el motín de los soldados, porque dicho capitán solo se preocupaba de sodomizar a la mayor parte de su tropa. Juan Griego decidió volver desde California a Acapulco, donde el capitán bujarrón fue debidamente castigado.

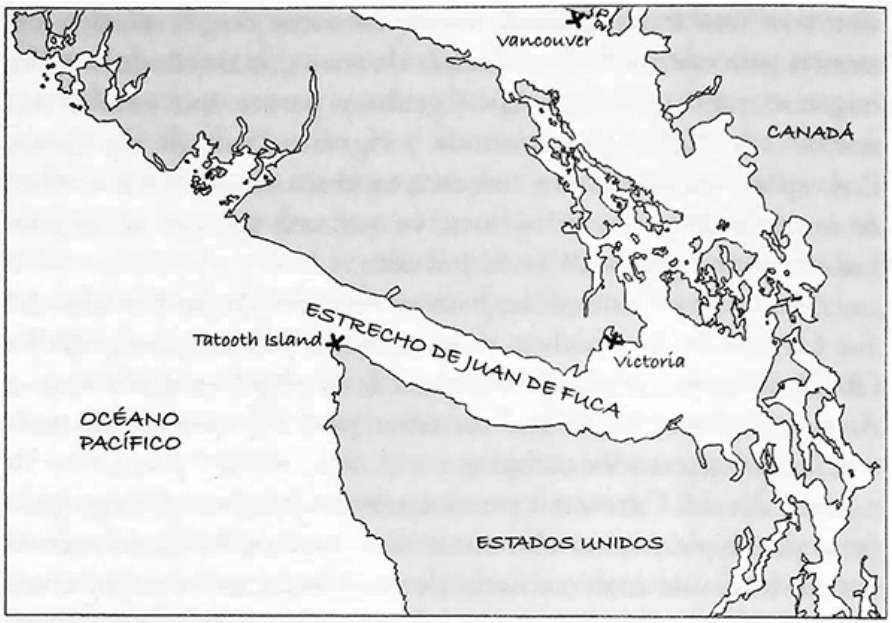
Inmediatamente después de este fracasado viaje, el virrey, don Luis de Velasco, volvió a llamar a Juan Griego y le concedió su confianza poniéndole al mando de una expedición compuesta de una carabela y una pinaza, armadas y con cien marinos y soldados a bordo, para descubrir el legendario estrecho de Anián y pasar a través de él al mar del Norte. Le manifestó lo siguiente:

—Como sabe vuestra merced, señor capitán, los ingleses siguen insistiendo en encontrar el estrecho de Anián. He re-

cibido un informe del embajador español en Londres donde me informa de que se rumorea que han concedido veinte mil libras al navegante inglés que primero encuentre el deseado paso del Noroeste. Me dice, entre otras cosas, que hace unos catorce años, estando don Bernardino de Mendoza como embajador, un pirata llamado Martín Frobisher consiguió convencer a ricos empresarios para que le financiasen una gran expedición con quince naves a las tierras de Terranova y Labrador, donde descubrió bahías y radas a las que han puesto su nombre. Querían encontrar la boca de levante del estrecho de Anián y lo que yo deseo es que vuestra merced encuentre la boca de poniente. Ellos no tuvieron suerte gracias al Cielo, que condena a los apóstatas, y llevaron a Inglaterra a la fuerza indios de aquellas tierras para demostrar sus hallazgos, así como piedras que suponían que contenían oro. Se demostró que eran piedras de hierro y no de oro y los inversores retiraron su confianza, es decir, su dinero. Nosotros lo haremos de manera más modesta pero con más conocimiento, gracias a vuestra merced, capitán. Hasta ahora nadie ha tenido éxito. Ni el traidor Caboto en 1508 trabajando para los ingleses, ni Juan Ross, ni Jacques Cartier encontraron el famoso paso. Tenemos que adelantarnos, pues de otro modo nuestras posesiones se verán atacadas por estos infieles ingleses como lo vienen haciendo en cuanto pueden. Le deseo mucha suerte, capitán.

—Gracias, señor marqués de Salinas. Encontraremos ahora el estrecho de Anián. Se lo prometo —contestó Juan Griego.

Navegó a lo largo de la costa de la Nueva España, California y el norte de América hasta alcanzar los cuarenta y siete grados de latitud norte.




Estrecho de Juan de Fuca.

Transcribimos el diario de navegación que redactó el escribano de a bordo, llamado Pedro Calamocha, y que era hombre del virrey don Luis de Velasco:

> *Día 1 de julio, Santa Leonor. Arrumbamos al nornoroeste y recalamos en un cabo bajo al que denominamos de la Lisonja*[29] *porque un arcabucero llamado Mora estuvo diciendo que éramos muy buenos y que pronto encontraríamos el paso. Parece que es una isleta.*[30] *Anotamos 47º al Septentrión,* [31] *fondeamos en cincuenta brazas para pasar la noche.*
>
> *El día 2 de julio, día de San Justo, damos rumbo al levante dejando costa baja a estribor. Desde el cabo de la Lisonja, corredera 33'.*

*Día 3 de julio, día de Santo Tomás. Rumbo levante 1/4 al SE. Por la mañana hemos hecho aguada con la pinada, en la cala de un río. Un grupo de salvajes nos observa con odio. Pescamos salmones mientras se hace la aguada. Corredera 36'.*

*Día 4 de julio, día de San Laureano. Domingo, el fraile, dice misa. La costa es de tierras bajas y a una legua vemos montes nevados. Hay un rompiente en una isleta. Desembarcamos en la orilla de un río. Corredera 37'.*

*Día 5 de julio. San Zacarías. Encontramos un excelente refugio donde paramos para reparar. Los salvajes, que visten ropas de pieles de animales, se acercan demasiado y disparamos un tiro para espantarles. Corredera 67'.*

*Día 6 de julio. San Isaías. Mucha pesca y caza pero muy alertas con los salvajes que llegan en piraguas. Disparamos cuando se acercan. Isleta al norte.*

*Día 7 de julio, San Claudio. Cazamos un extraño ciervo (caribú) y vemos muchas focas.*

*Día 8 de julio. Santa Priscila. Un gran río de muchas bocas.*[32]

*Día 9 de julio. San Alejandro. Damos rumbo al norte porque así va la entrada. Vemos la primera isla que llamamos López por el soldado López que la vio primero. Luego otra compuesta por muchas otras más pequeñas.*[33] *Corredera, 77'.*

*Día 10 de julio. San Cristóbal. Anotamos una isla a la que llamamos Templo.*[34] *Por el sur es llana y*

*por el norte tiene unos 1.000 pies y es de roca casi pelada. Corredera 100'.*

*Día 11 de julio. San Benito. Domingo. El fraile celebra misa a bordo mientras navegamos. Nadie quiere saltar a tierra por temor a los agresivos salvajes. Navegamos con varios rumbos hacia el norte entre islas que parecen deshabitadas. Corredera 119'.*

*Día 12 de julio. San Paulino. Un gran río*[35] *con muchas salidas. Entramos en él cinco leguas y el agua sigue salada. Fondeamos cerca de una isleta deshabitada y plantamos un padrón de granito gallego de la altura de un hombre alto, como hacen los portugueses cuando descubren tierras, tallado con la fecha y el nombre de Juan Gros, como capitán de la armada descubridora.*

*Días 13 y 14 de julio. San Enrique y San Camilo. Fondeamos para cazar y tenemos que salir rápidamente. Los salvajes nos cierran el paso por el norte con amenazas y algunos nos disparan flechas. Hacemos algunos disparos con las culebrinas pero no se van. Es evidente que este es el paso de Anián que los salvajes no nos permiten descubrir. Damos rumbo al oeste y observamos a la noche con la estrella 15º al oeste de desviación de la aguja. Corredera 125'.*

*Día 15, San Felipe. Navegamos en poco fondo y entre islas con mucho tiento. Los salvajes nos observan de lejos. Están cazando focas.*

*Día 16 de julio. Día del Carmen. Salimos de entre islas y entramos de nuevo en el canal. Doblamos un cabo*[36] *y damos rumbo al oeste. Corredera 140'.*

*Día 17 de julio. San Alejo. Entramos en un gran fondeadero muy protegido. No vemos salvajes en esta costa norte. Corredera 160'.*

*Día 18 de julio. San Federico. Navegamos al oeste cuarta al norte. Corredera 180'.*

*Día 19 de julio. San Félix. Alcanzamos un cabo muy saliente*[37] *y decidimos pernoctar. Corredera 200'.*

*Día 20 de julio. San Elías. Mal tiempo. Hacemos rumbo sur hasta el cabo de la Lisonja. La boca de este paso del noroeste es de 16,6 millas. Sigue el mal tiempo y nos refugiamos en la restinga donde ya estuvimos. Vemos en la parte sur de esta isleta un pilar de roca muy estrecho y alto, de unos ciento cuarenta pies.*[38]

*Del 22 al 27 en navegación hacia el sur, doblando el día de hoy el cabo de la isla de California.*[39]

*15 de agosto de 1592, llegamos a Acapulco, con las naos y tripulación al completo y con las órdenes del virrey cumplidas.*

Las dos naves quedaron bajo la tutela del contramaestre que Juan Griego llevó en la expedición, llamado Leandro de Vigo, y Juan y Omar organizaron seguidamente el viaje a la ciudad de México, en compañía de sus dos pilotos y del escribano de la expedición, Pedro Calamocha, para rendir al virrey los detalles del descubrimiento del paso del Noroeste. Con este descubrimiento, a partir de entonces, podrían fortificar el paso e impedir a los ingleses, que estaban en todas partes, colonizar ni una milla de costa propiedad de la Nueva España. También serviría para alcanzar el mar Atlántico y

rebajar en la mitad de tiempo el viaje por mar de Sevilla a la costa oeste de la Nueva España.

Una vez en la ciudad de México, el virrey don Luis de Velasco, marqués de Salinas, recibió a la pequeña comisión de Juan Griego con gran alborozo y alegría y escuchó con gran interés, juntamente con su consejero de asuntos del mar, los detalles del descubrimiento. Invitó a los marinos a que se quedaran unos días en su palacio, donde fueron agasajados, y concertó con Juan una segunda audiencia para los días venideros.

Deambulando por la capital supieron que el anterior virrey, don Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villamanrique, que tan bien les recibió y consoló cuando fueron a dar cuenta del robo de Cavendish, había fallecido en Madrid el año anterior en gran estado de pobreza, completamente abandonado por el ingrato rey de España, Felipe II.

Llegado el día, Juan Griego fue llamado para presentarse ante el virrey, que le recibió con muestras de gran alegría y le manifestó que sus haberes serían aumentados para que pudieran equiparase con los de quienes habían descubierto tierras para España. Había escrito al Consejo de Indias para recibir el permiso de entregarle los ducados de oro que él y sus tripulantes se merecían por haber descubierto el estrecho de Anián, tal y como quedaba señalado en el diario de navegación que le había entregado en los días anteriores y que en estos momentos estaba siendo estudiado por sus consejeros de mar.

—Como las cosas de palacio van despacio, señor Gros, le ruego —dijo el virrey don Luis— que tenga paciencia para la respuesta del Consejo con respecto a su merecido premio.

Entretanto, debía esperar noticias en Acapulco, pues el virrey pensaba atribuirle, teniendo en cuenta sus sesenta años,

una labor menos esforzada, como la de veedor del armamento de las naves de la Armada de la Nueva España en Acapulco.

Juan Griego y los componentes del viaje a la ciudad de México volvieron a Acapulco satisfechos y contentos por el reconocimiento del virrey por su descubrimiento.

Pero las cosas de la vida no son siempre como parecen, y pronto comenzaron a correr rumores de que a los ingleses ya no les interesaban las costas occidentales de la Nueva España porque el estrecho de Anián no existía. Y si los ingleses abandonaban su política de ataque a los españoles, no era necesario armar ejércitos y armadas para defenderse de ellos y, por lo tanto, el estrecho de Anián, descubierto según su diario de navegación por el capitán Juan Griego, ya no era un lugar estratégico para la Nueva España que había que defender con oro y vidas, como lo hubiera sido en el caso de que los «perros» ingleses hubieran continuado molestando a los propietarios del imperio más grande del mundo.

En el año 1593, Juan Griego seguía mercadeando con sedas que le llegaban del Callao y de Cavite. Mientras, veía con inquietud cómo los barcos armados se iban transformando en mercantes y el número de soldados iba disminuyendo en las naves de escolta que protegían. Juan Griego, cuando llegó el mes de octubre, escribió una carta al virreinato para pedir información sobre su posible empleo como veedor de armamento de la Armada de la Nueva España. A los pocos días recibió respuesta del consejero de mar del virrey, que le informaba de que por el momento, teniendo en cuenta la situación diplomática de los países que dirigían el mundo desde Europa, no podían desde el virreinato aconsejar al virrey la creación de nuevos oficios hasta que aquel estado de cosas se aclarase definitivamente.

Aquella carta contestaba, en cierto modo sin mencionarla, su otra inquietud, la del premio por el descubrimiento del estrecho de Anián.

«Si disminuyen los soldados es que no necesitamos defender nada. Si no defendemos, es porque no nos han de atacar. El paso del Noroeste, si no interesa a nuestros enemigos, puede esperar», pensaba. Mientras tanto Juan Griego se daba cuenta de que su premio tardaría en llegar y, lo que es peor, va no era un joven que podía esperar. Para qué quería un gran premio si sus días eran cada vez más escasos.

Estos razonamientos le abatían el ánimo, a pesar de que Omar siempre se los rebatía diciendo que la vida de ambos ya estaba cumplida y que no habían sido ni pobres ni miserables, y que no era legítimo pretender alcanzar castillos lejanos cuando la maleza había borrado los caminos. Estos raciocinios de Omar enfurecían más a Juan.

Pasó todo el año 1593 esperando alguna noticia del virrey. Omar se dedicaba a comerciar, lo que no hacía su amo. Pasaba los días tumbado esperando el correo de la ciudad de México y no tenía ganas de trabajar. Sus conocidos se habían dispersado. Algunos, como Alzola, se habían ido a España. Otros, como Vizcaíno y Cermeño, navegaban entre Acapulco y San Blas. Y sus clientes eran solo clientes. Escribió dos cartas al virrey para demandarle si había recibido noticias del Consejo de Indias sobre su premio. De la primera carta no recibió contestación, pero a la segunda recibió una nota del virreinato en la que le decían que fuera a ver al virrey, con los gastos pagados, sin añadir razones ni informes.

Aquella misiva le animó y decidió trasladarse a la ciudad de México en cuanto las lluvias dejaran los caminos expeditos. Salió solo, sin Omar, en una caravana de línea regular y

llegó sin novedad al palacio del virrey, que lo recibió con muestras de gran alegría y le dijo lo siguiente:

—Qué buen aspecto tiene su merced. Os he hecho venir porque lo que tengo que deciros es mejor no escribirlo. En España en estos momentos no hay dinero para la Nueva España. Tenemos que enviar todo el oro que esté a nuestro alcance. Esta ciudad está llena de oficiales de la misma corona que fiscalizan todo los pagos y por ello mis contadores no pueden adjudicarle a su merced el premio que os merecéis por el descubrimiento del paso de Anián. Eso no quiere decir que en Madrid se estén concediendo montos a aquellos que están a bien con la corona. Por eso mi recomendación, señor Juan Griego, es que vayáis a España y os presentéis en la corte con esta carta mía para que seáis recompensado. Os la leo para que sepáis de su contenido, aunque yo os la entregaré lacrada.

> «Majestad, os deseo que vuestra salud para el bien de los españoles y de la humanidad entera sea buena y os guarde Dios muchos años. El portador de la misiva es el brillante capitán de mar Juan Griego, que el año 1592 descubrió para la Nueva España, bajo mi virreinado y siguiendo mis dictados, el esperado estrecho de Anián, según el detalle de la *Memoria* que obra en poder de los consejeros del Consejo de Indias. Ha trabajado para la Armada de Castilla durante cuarenta años y merece el reconocimiento de su entrega, valor e hidalguía, lo cual encarezco a vuestra Majestad, pues entiendo que no conviene a Castilla desairar a quien durante tantos lustros ha luchado por ella con gran éxito y de tal desaire se aprovechen los eternos enemigos».
>
> «Dios guarde al magnífico Príncipe…»

—Como veis, señor Griego, con esta carta seréis recibido por el mismo rey Felipe II, que odia a nuestros «eternos enemigos» como a la peste y el dengue. Sacad un pasaje desde Veracruz para Sevilla, que será reembolsado por la hacienda de este virreinato.

Juan Griego salió de esta entrevista esperanzado, aunque pensó que con su marcha el virrey don Luis de Velasco, marqués de Salinas, evitaba un eterno asunto pendiente.

En cuanto Juan Griego retornó a Acapulco explicó sus planes a Omar y ambos se dispusieron a vender todos sus valores inmóviles, lo cual hicieron en un mes, y acto seguido tomaron el camino a caballo, atravesando el río Balsas y dirigiéndose a Puebla, y de allí directamente a Veracruz.

El 1 de julio de 1594 embarcaron en una nao llamada *San Andrés* con destino a Sanlúcar de Barrameda.

Sin embargo, y a pesar de que el interés por el paso del Noroeste había dejado de ser una necesidad, el virrey ordenó a Rodríguez Caamaño que navegase hacia el norte, pero volvió sin éxito. Más tarde, Sebastián Vizcaíno tuvo la misma mala suerte. Estas dos expediciones tenían como objetivo común asegurar la existencia de la ruta que hizo Juan Griego.

# Capítulo XII

## Castilla

El capitán de la nao San Andrés era un gallego de tierra adentro que de muy joven fue a trabajar a la bahía de Ferrol, llamado Ramón Curtis. Era también el comandante del convoy que iba a España y Juan Griego se presentó ante él para negociar la ubicación en el bajel, para Omar y para él.

Cuando Juan se presentó en Veracruz ante Curtis, este le dijo mientras le tendía la mano:

—Ya tenía ganas de conoceros. Sed bienvenido, capitán Griego. Os he reservado bajo la toldilla una cámara que está a estribor, junto a la mía, para vuestra merced y vuestro criado. Luego arreglaremos buenamente el importe de la diferencia con respecto a los pasajes. Saldremos mañana al alba. Hoy ya podéis instalaros.

—Vuestra merced me dejáis maravillado, capitán. ¿Cómo sabe su excelencia mi nombre y mi oficio?

—No se asombre, capitán. Sé más cosas de vos. Sé que vais a ver al rey Felipe en persona y, lo que es más importante, que allí os va a dar un buen premio por haber descubierto el lugar donde se halla el estrecho de Anián.

—Efectivamente, esa es la razón. Veremos luego. ¿Pero decidme, capitán, cuáles han sido vuestras fuentes de conocimiento?

—Muy sencillo. Vos sabéis que en la Nueva España el virrey tiene más informadores, agentes y factores que el mismo rey de Castilla. Uno de ellos me entregó un pliego del mismo virrey, don Luis de Velasco, dándome instrucciones para que le acoja como a un gran navegante, lo que hago con mucho orgullo, y que el pasaje será a cargo de la hacienda del virreinato. Me complace mucho vuestra presencia porque así tendremos ocasión, capitán, de parlar de nuestra profesión y de nuestras vidas.

—Con gran agrado —respondió Juan Griego.

El calor era sofocante y la humedad altísima. Todos sudaban hasta por cada pelo de la cabeza. Mientras, Omar instalaba las dos hamacas en el camarote, donde solo cabían los dos cofres, algunas balumbas y la ropa. La vuelta a España de Juan no se parecía al viaje que hizo la primera vez a la Nueva España. Entonces portaba con él cuatro cofres y más equipaje, tenía menos años y en su cabeza tenía todas las ilusiones y ambiciones que un joven puede guardar. A la ida iban colonos, mujeres, porque sin ellas no se puede poblar, niños y muchos soldados y frailes. En este viaje de vuelta en el *San Andrés* solo se veía a la recia tripulación y a unos pocos agentes o mercaderes. Las ilusiones de Juan eran sencillas: recibir el premio del mismo rey de Castilla y después retirarse a descansar en su pueblo natal de Valeriano, en Cefalonia.

La flota era el segundo convoy que iba a España en aquel año de 1594, y se componía de tres galeones: el galeón capitán *San Andrés*, de ochocientas toneladas, en el que él estaba viajando, y dos naves artilladas de unas quinientas toneladas

llamadas *Esperanza* y *Régula*. Se completaba con dos bergantines de trescientas cincuenta y cuatrocientas toneladas y otras carracas de unas seiscientas toneladas. La carga principal era la plata de México. Se rumoreaba que en aquel viaje entre todas las naves transportaban unas ciento cincuenta toneladas de plata de ley y una tonelada de oro. También se cargaban índigo, especias, cochinilla, tabaco y chocolate.

La flota hacía rumbo a levante para salir del golfo de México y poder llegar a La Habana para completar la carga. Luego harían rumbo norte cuarta al nordeste y seguirían así hasta llegar a los cuarenta grados de latitud septentrional, donde darían rumbo a levante hasta llegar a las Azores. Una vez allí decidirían si fondeaban para hacer aguada y comprar alimentos frescos.

El primer día de ruta, Juan salió a cubierta para familiarizarse con los otros barcos de la flota y así aprender a reconocerlos. El más hermoso era el *San Andrés*, que navegaba a barlovento para proteger mejor la fila de naves. Cuando soplaba viento fresco el *San Andrés* era el más rápido. Pero cuando solo había ventolina los demás lo sobrepasaban. Aquel primer día soplaba una brisa cómoda que permitía a todos los bajeles largar todo el velamen. Era un gran espectáculo ver navegar a todos con tanto orden y disciplina. En el golfo, después del mediodía el viento arreciaba siempre y había que cazar escotas, y las naves escoraban suavemente recordando que en la mar ningún día es igual a otro. Siempre cambia el viento, el mar, el cielo, el color del agua. Cada minuto es diferente y cada momento un descubrimiento.

Iba Juan apoyado en la tapa de regala pensando en lo que había sido su vida cuando se le presentó el capitán:

—¿Cómo ha descansado el capitán Juan Griego?

—Muy bien, señor comandante —respondió Juan.

—Precisamente he estado pensando en vos. Vuestra carrera es brillante pero también en tierra lo hubiera sido. Eso nadie lo puede saber. La vida le lleva a uno de un lado para otro. Descubrir el rumbo correcto no es cosa fácil. En mi pueblo natal no había suficiente trabajo y me aburría como leñador, derribando árboles. *O meu pai* me enseñó el oficio de carpintero fino. Sabía tallar la madera y hacíamos precioso armarios y camas para los recién casados. Pero en Curtis cada vez había menos bodas. Los mozos emigraban y las mozas se hacían viejas y gordas. Yo quería ver mundo y le dije *ao meu pai*: «Voime para Ferrol. Alí, si non hay traballo de fino, serei carpinteiro de ribera». Cuando llegué a Ferrol descubrí un nuevo mundo, amigos, mujeres y dinero. Entonces yo castigaba, ¿sabéis? Después del trabajo ordinario del astillero hacía camas y armarios para las familias. Conocí a muchas rapazas casaderas. Era hábil con la garlopa y las gubias y eso me abría puertas. Yo me llamo Ramón, pero allí me llamaban Curtis. Llevaba ya dos años trabajando, haciendo barcos. Tenía dieciocho años y comenzó a correr un rumor de que Ramón Curtis enamoraba a todas las rapazas casaderas y casadas. Falso del todo, capitán Griego. Pero cuando fueron dando a luz hermosos *nenos* con esta mancha de vino que tengo en la espalda —levantando el jubón, le mostró la mancha a Juan—, el rumor se convirtió en evidencia y una noche de viento sur, *cando as meigas tornan tolos a os homes*, tuve que huir remando en una dorna hasta la Coruña. *Os pais* y *os maridos* me siguieron enfurecidos en una pinaza, pero entonces yo estaba fuerte y era bravo. Llegué al alba agotado a la Coruña, detrás seguían los de la pinaza y tuve que esconderme en el primer galeón que pude. Había tantos bajeles reunidos que despisté a mis enemigos. Me colé por la trampilla de un cañón y, como todos estaban de maniobras para

largar amarras, pude esconderme en la sentina hasta que a la tarde, empujado por el hambre, me presenté al contramaestre. Me azotaron debidamente y luego me dieron de comer y beber. Muchos mandos me hacían señas procaces y me mimaban porque esperaban que me acostase con ellos para sodomizarme. Yo sonreía ante las ofertas y me puse a las órdenes del carpintero patrón de a bordo.

La escuadra era una flota enorme, no podía contar los barcos que había. Íbamos a Flandes y cuando me había acoplado a la nave, al cabo de algunos días, sin darme cuenta me encontré en medio de una gigantesca batalla en medio de la mar, juntamente con otros muchos bajeles, recibiendo cañonazos, astillazos, esquivando bergas y gavias y recomponiendo destrozos y vías de agua. Después de muchas horas recibiendo andanadas, bolaferros, arcabuzazos y otros proyectiles, pudimos escapar hacia el norte y no nos quedó otro remedio que huir contorneando las Islas Británicas, con nuestro galeón arruinado y con una estabilidad tan precaria que cuando uno iba a babor otro debía cubrir estribor, hasta que pudimos *botar o ferro* en la Coruña. Así me hice marino, escapando de las mujeres, y luego ya no lo dejé hasta hoy. Otros dicen que se hacen marinos para encontrarlas. Así que, amigo Griego, ya sabéis cómo empecé a navegar. Primero como carpintero y luego como timonel terminé haciéndome amigo y escudero de un joven guardamarina de familia muy rica de Cádiz, llamado Ignacio Guzmán, que decidió hacerme piloto. Y así fue como tuve la suerte de conseguir la cédula de piloto en Sevilla, recomendado por el señor Guzmán. Desde entonces siempre he hecho la misma navegación de Sanlúcar a Veracruz pasando por Cuba.

—Pues yo, señor capitán Curtis, empecé mi vida de mar en las galeras venecianas cuando una de ellas vino al puerto de

Palma de Mallorca. Un temporal en cabo Matapán nos llevó hasta una isla frente a Bizerta en Túnez, y allí fui cautivo de los moros. Como vos, señor Curtis, yo tuve que escapar una noche a causa de que un hijo de mi amo quería matarme porque su hermana se había enamorado de mí y yo de ella. Un furioso viento de levante me llevó hasta la Rábida, donde el señor Alaminos, un padre para mí, me salvó, y estuve navegando en sus bajeles hasta que recibí la cédula de manos de Alonso de Chaves en Sevilla. Desde entonces, señor capitán, he navegado para la Armada de Castilla durante cuarenta años... Se dice pronto, pero solo de pensarlo uno se cansa, señor capitán.

A los ocho días llegaron a La Habana sin novedad y estuvieron otros ocho días cargando en todos los navíos melaza, pastel de glasto y aloe. También subieron a bordo frailes que retornaban a España y soldados. No era fácil mandar un convoy de siete naves. Siempre había alguna en la que faltaba algo que le impedía zarpar, pero el comandante Curtis, siempre de buen humor, anunció la fecha de salida y dijo que quien no estuviera listo navegaría solo a merced de los corsarios. Esto no gustaba a nadie y como por arte magia todos los barcos estaban, en el momento anunciado, completos de tripulación, cargados y en son de mar. En aquellos ocho días en Cuba todos habían hecho amistades y la despedida fue numerosa. Pañuelos y lágrimas después de los besos y promesas.

Antes de zarpar, Ramón Curtis reunió a los capitanes y maestres y les dio por escrito el plan de navegación. Pasarían por el estrecho de Florida dejando las Bahamas a estribor y luego más abiertos hacia las islas de los bacalaos. Cuando estuvieran a vista, si los vientos eran ábregos, se daría rumbo a las Azores y de allí a Sanlúcar.

El *San Andrés*, siempre por el lado de tierra de la armada, abría el desfile. Era verano y en agosto comenzaban los temporales ecuatoriales, había que escapar de allí haciendo norte. El convoy navegaba en orden y todos los días, aprovechando los vientos calientes del sur, se hacían cerca de doscientas millas, que era muy buen andar para una armada.

Juan Griego con los años se había vuelto maniático. Todos los días, después del desayuno, iba a cubierta y, apoyando el codo en la regala, miraba hacia tierra y pensaba en su vida como en la vida de un fracasado. No tenía esposa, su hija vaya usted a saber, no tenía amigos, solo un fiel criado que hubiera dado la vida por defenderlo… no era un gran balance. Dos veces robado por ingleses y arruinado después de haber dedicado su vida, cuarenta años, a la Armada española. ¿Querría el rey Felipe II concederle el premio que Luis de Velasco, el virrey de la Nueva España, le había prometido por descubrir el estrecho de Anián? Aunque él, Juan Griego, estaba seguro de que aquel paso era el del Noroeste, nadie lo había atravesado de mar a mar y, como siempre en la corte y en todos los sitios hay gentes envidiosas, podría encontrarse en su camino que alguno de ellos desbaratara por envidia la concesión de su merecido premio. Una vez que los ingleses dejaron de interesarse por el paso del Noroeste diciendo que no existía, el Consejo de Indias no dispuso de dineros para seguir buscando. Nunca se sabía qué es lo que podía pasar con las promesas.

Llegaron a un cabo, cerca de los cuarenta grados de latitud septentrional, que los franceses llamaban «de los bretones» y, viendo que los vientos eran frescos del noroeste, Ramón Curtis mandó hacer señales para que todos dieran rumbo al oeste. Después de haber navegado cinco días con ese rumbo, el cielo se cubrió y los vientos comenzaron a rolar primero al

oeste y luego a soplar con más fuerza al suroeste. Aquel temporal de verano les hizo mucho daño. Los siete barcos se separaron unos de otros y se perdieron de vista. Cuando el temporal se calmó pudieron reunirse solamente cinco barcos. Una nao y un bergantín se habían esfumado. La flota quedó compuesta solamente por cinco naves, todas ellas con graves averías que tuvieron que repararse en el camino.

Durante la navegación, en los días de buen tiempo, después del almuerzo se formaba una tertulia en la cámara de oficiales, donde había ocho poltronas, y se jugaba a las cartas y se charlaba de todos los temas. Asistían el capitán, los pilotos, el escribano y algunos mandos de los soldados, así como Juan Griego.

A Ramón Curtis le gustaba llevar la voz cantante, y no tenía pelos en la lengua para criticar y maldecir al rey y a la corte. Juan Griego no estaba al tanto de las noticias de Castilla y su corte, pero en aquellos días del verano de 1594, todo lo que se comentaba en la cámara era de su interés, porque lo que rodeaba a Felipe II tenía mucha influencia en la concesión de su esperado premio. Entre una conversación y otra supo que Alejandro Farnesio había muerto en Flandes después de gobernar y luchar con éxito en los Países Bajos, sin honores, recompensas ni la gratitud de su tío Felipe II. Aquella noticia no era un buen presagio para él. También supo con asombro que Felipe trató de apoyar en Francia a su muy querida hija Isabel Clara Eugenia, merecedora de los esfuerzos y sacrificios. Isabel Clara Eugenia era hija de una princesa Valois y su catolicismo estaba bien acreditado, por lo que su padre se consideraba con derecho a apoyar su candidatura. Envió como embajadores a París a Tassis, Mendoza, Ibarra y al mismo conde Fuentes, muy influyentes en aquellos momentos, tanto por la ayuda militar que podían prestar a

los católicos como por el oro castellano que pensaban repartir entre los electores franceses. Pero no tuvieron en cuenta el patriotismo galo ni el cambio de chaqueta del astuto Enrique IV, que se convirtió del protestantismo navarro al catolicismo parisino con la famosa frase «París bien vale una misa». Con aquello, todo el dinero invertido para poner en el trono a Isabel Clara Eugenia se perdió. Fue, en verdad, una inversión inútil. Las cosas en Castilla no iban bien para el rey. Las arcas del reino estaban vacías y los banqueros como los Fugger, los Spínola y los Balbini adelantaban dinero a unos intereses altísimos. Portugal tampoco ayudaba a Castilla, pues estaban descontentos por los malos tratos y desprecios que siempre recibían de los españoles.

Con estas y otras noticias, Juan Griego comenzó a darse cuenta de que su hazaña del descubrimiento del estrecho Anián corría el riesgo de no ser premiada como había prometido el virrey de la Nueva España. Poco a poco Juan se fue desmoralizando.

Navegaron treinta días hasta que vieron las islas Azores. El *San Andrés* largó el ancla en la bahía de la isla del Cuervo, que no estaba habitada más que por unos pocos colonos, y lo mismo hicieron los otros cuatro bajeles. Hicieron aguada y compraron comida fresca, y a los tres días zarparon rumbo a Sanlúcar sin ningún tipo de incidente con los portugueses, que estaban ocupados en cazar ballenas.

Después de noventa y seis días de viaje, llegaron a Sanlúcar el 4 de octubre, día de San Francisco. Diez días más tarde llegaron la nao y el bergantín que se habían perdido durante el temporal frente a las costas de los bretones. Descargaron las mercaderías y al pasaje en Sanlúcar. Juan Griego con Omar y el capitán Ramón Curtis, juntamente con otros pasa-

jeros y oficiales de la flota, trasbordaron a una pinaza y se fueron hasta Sevilla.

Al llegar a los muelles de Triana, Omar descargó el oro y el equipaje de ambos y se trasladaron en una carreta hasta la Venta del Ecijano, donde se instalaron como siempre lo habían hecho. Regentaban la venta los hijos del Ecijano y acogieron con mucho cariño a Juan y a Omar.

El capitán Curtis y Juan habían concertado que se dirigirán juntos a la Casa de Contratación. Curtis para rendir viaje y cuentas y Juan para presentarse ante el representante del Consejo de Indias, que tenía su sede en el Alcázar de Madrid, residencia del rey Felipe II. El Consejo de Indias se creó por Real Cédula en 1519 y tenía su sede donde estaba la corte. Estaba compuesto por cinco consejeros togados o de capa y espada, todos hombres distinguidos en el servicio de ultramar, dos secretarios, un relator, un oficial de cuentas, un promotor fiscal y un portero. El Consejo solo tenía facultades consultivas. Los acuerdos adoptados se elevaban al rey en un documento llamado *Consulta*, en cuyo margen el rey daba su decisión final.

El representante del Consejo de Indias era un secretario que se ocupaba de preparar los documentos para que en Madrid el rey pudiera tomar decisiones. A la sazón actuaba de secretario el joven Anastasio Velasco, de igual apellido que el virrey de México, que recibió a Juan con gran respeto y solemnidad. Cuando Juan le entregó la carta del virrey, se incrementaron si cabe los honores al descubridor del estrecho de Anián. Si entró acompañado por seis alabarderos, cuando salió de la Audiencia fueron doce los que le dieron escolta. El secretario le vino a decir:

—Excelentísimo capitán y descubridor. Pocas veces este secretario tiene ocasión de recibir a tan grande benefactor de

los intereses de Castilla. Tendré mucho placer en entregaros el pliego que os permitirá ser recibido por el Consejo y, si como supongo procede, por el mismo Rey nuestro Señor, Felipe el segundo. Mas es mi obligación informaros de que las arcas reales se hallan exhaustas con los gastos de Flandes y Francia y puede que esta circunstancia impida premiaros inmediatamente con la cantidad que merecéis, teniendo el Consejo que hacerlo en varios periodos. El viaje a Madrid, señor capitán, se realizará a cargo de la hacienda de esta Casa de Contratación.

El joven secretario dictó al escribano la cédula que acompañaría a Juan Griego como presentación ante el secretario del Consejo de Indias, en Madrid. La firmó, rubricó y lacró, y además le entregó un billete canjeable con el pasaje del viaje en coche de caballos escoltado a Madrid.

—Ved, señor capitán Curtis, que me han ofrecido esta cédula para presentarme en Madrid al rey, pero con la advertencia de que, por falta de oro en las arcas reales, no me darán seguidamente el monto de lo que merezco. Dicho de otro modo, que me pagarán a plazos… si me pagan —dijo Juan.

—No perdáis el ánimo. Que lo vuestro no es nada en comparación con los gastos de la Corona. A mí también me deben mis haberes de catorce meses y hoy me han dicho que no cuente recibirlos antes de tres meses. Como veis, no es tiempo de fluidez, ni de generosidad. Pero todo llega, señor capitán Juan Griego. Antes de que vayáis a visitar al rey permitidme que os invite a almorzar y podamos seguir con nuestra amistad —respondió Curtis.

Juan se sentía pesimista después de su visita al secretario Anastasio Velasco y ordenó a Omar que preparase la salida para Madrid, a donde llegaron sin novedad el 15 de noviembre. Ni Omar ni Juan habían estado nunca en la villa y el via-

je les impresionó mucho. Córdoba, Despeñaperros, La Mancha, Toledo dejaron huella en ambos.

—Lástima llegar a viejo y no poder disfrutar de estos parajes, Omar.

—No os lamentéis, que otros ni eso tienen —respondió Omar.

En Madrid se instalaron en una venta cerca de la plaza Mayor y a pocos pasos del palacio del Alcázar. El primer día de su estancia en Madrid lo dedicaron a contemplar la capital de España. Visitaron las gradas de San Felipe, también llamadas «el mentidero de Madrid», admiraron el convento de las Descalzas Reales, Santo Domingo el Real, la calle Mayor y la plaza Mayor, la calle de la Montera y, aunque entonces Sevilla estaba más poblada, Madrid les pareció más pícara y menos laboriosa.

Juan, a los pocos días, solicitó audiencia con los consejeros del Consejo, y el oficial portero tomó buena nota de sus deseos y le convocó para el siguiente martes, no sin antes recomendarle que dejara alguna cantidad para los escribanos del rey Felipe, para que pudieran poner delante su súplica de audiencia. Eran tantos y tantos los que querían ver a su rey que los días de audiencia estaban todos saturados hasta el año siguiente. Se presentó Juan el anunciado martes, pero el portero le dijo que el rey presentaba síntomas de estar doliente y que no había concedido audiencias, y esto había provocado retrasos y acumulaciones de expedientes que exigían urgentes decisiones. Su recomendación se centraba en tener contentos a los escribanos y para ello hacía falta plata. Juan comprendió la explicación del portero y nuevamente se vio obligado a «agasajar» a los desconocidos escribanos para que pusieran su súplica en orden de inmediatez. Por fin la ci-

ta con el Consejo de Indias y el mismo rey tendría lugar el 15 de diciembre, después de la misa de hora.

Llegado el día, Juan se vistió con sus mejores galas y se presentó en el palacio del Alcázar acompañado del presentador en corte, su merced Juan de Espinosa, marqués de Adaja. Fue recibido juntamente con otras veinte personalidades, españolas y extrajeras, todo honor y alarde, y pasó delante del rey Felipe II en tercera posición. El marqués de Adaja, llegado el momento, presentó al capitán Juan Griego como navegante avezado, entregado a la causa de la flota de España durante cuarenta años, marino de las posesiones de la Mina, de las Antillas, del Imperio del Perú, de las islas Filipinas y por último de la nueva España en el mar del Sur a las órdenes del virrey Luis de Velasco, para el que descubrió para España el estrecho de Anián, situado en los cuarenta y siete grados septentrionales de la costa de la Nueva España.

Entretanto, el rey leía unos pliegos que los oficiales de su mano derecha le entregaban, mientras los de la mano izquierda dijeron a Juan que el rey agradecía sus valiosos servicios y le felicitaba por sus descubrimientos. Mientras el rey seguía leyendo, luego pasaron los restantes personajes, acompañados de sus presentadores, a una cámara anexa a la sala de recepciones, y allí les entregaron una cédula en la que se recordaba la visita a palacio con la fecha y el nombre del visitador. Después de estas ceremonias, el marqués de Adaja llevó a Juan a una pequeña sala donde apareció uno de los consejeros de Indias, llamado Felipe de Ovando, que les dijo:

—El rey se ha sentido muy satisfecho con vuestra visita, señor Griego, y me ha encargado que os diga que el premio que don Luis de Velasco, virrey de la Nueva España, ha recomendado que os sea concedido por vuestro brillante descu-

brimiento del estrecho de Anián está en estos momentos en proceso de estudio para la determinación de su monto y de la honra que merece. Sin embargo debo deciros, señor Gros, que debéis ser paciente, pues los asuntos de Estado precisan debate y concierto y eso, como sabéis, no mueve a la prisa. Vaya vuestra merced muy consolado y estad seguro que se os hará la justicia que vuestra nobleza merece.

Juan pagó al marques de Adaja su intermediación y escuchó con escepticismo que lo manifestado por el consejero de Indias, Felipe de Ovando, eran palabras sabias y prometedoras que le llevarían a un alto rango y a una generosa asignación real.

Cuando la mirada de Omar le inquirió noticias de su visita a palacio, Juan le dijo:

—Creo que nunca me honrarán. Me piden paciencia y se la daré al rey, como se la di al virrey, y aunque las palabras hacen esperar, los hechos hacen abandonar. Las noticias que corren en la corte es que no hay un ochavo en las arcas reales. Que se lo gasta todo en guerras, influencias e intereses de lo prestado, que es mucho. Preparemos, Omar, nuestro reposo en Cefalonia.

Encontraron una alcoba en una casa adecuada a su rango en la calle del Bonetillo y pasaron las Navidades del 1595 con más pena que gloria. Pronto Juan y Omar se hicieron conocidos en aquella calle, pues ver pasear juntos a un negro y un blanco no era cosa de todos los días y como ambos, en el mercado, eran boyantes en sus compras, se corrió la voz de que eran encomenderos del Perú y por lo tanto eran muy ricos. Juan, a pesar de sus sesenta y tres años, tenía una gran prestancia y muchas mujeres agradecían sus sonrisas y su habla exótica. Así conoció a una viuda, todavía lozana, llamada Leonor del Hoyo, que comerciaba todos los días con

arroces de levante, garbanzos de Fuentesaúco y lentejas de Medina de Rioseco. Leonor tenía recogidas en su casa a dos nietas de diez y doce años, cuya madre, también viuda pero joven, había fallecido de un cólico miserere y, con el fin de tener cerca al caballero navegante, le ofreció el cargo de preceptor de las niñas, con haberes y comida, que Juan aceptó. Gracias a esta actividad, su impaciencia por la recepción del premio quedó frenada y en momentos olvidada.

Pero cuando habían pasado seis meses desde que el rey le recibió en el palacio del Alcázar, la ansiedad de Juan volvió a dispararse. A pesar de las mil y una actividades que la buena viuda le dedicaba, su estabilidad emocional quedó un tanto trastocada y sus impulsos amorosos se tornaron faltos de emoción. La actividad de Juan como preceptor se limitaba a dar el visto bueno a los maestros que venían a casa para enseñar a las niñas. Nunca tuvo Juan excesiva mano ni para niños ni para mayores y por ello se le consideraba más solitario que cuadrillero. La impaciencia y la misantropía se apoderaban de él y, cuando esto ocurría, Leonor le colmaba de conmiseraciones que Juan aceptaba con displicencia. Pasó el verano y Juan tomó una determinación. Todos los meses haría una visita al marqués de Adaja para requerirle información acerca de su premio.

Informó a Omar de que si en los próximos seis meses nada cambiaba y no había noticias de su premio, se irían a Cefalonia para pasar allí los últimos años.

No solo no ocurrió nada que cambiara la situación, sino que el marques de Adaja le informó en el mes de octubre de que dentro del Consejo de Indias había consejeros que consideraban que el estrecho de Anián no existía, y que lo que descubrió Juan Griego no era otra cosa que un golfo de los muchos que allí había, pues nadie, ni español, ni inglés, lo

había atravesado. Y para colmo de desesperanza, los ingleses declararon que el paso del Noroeste no existía y, si no existía, difícilmente se podía premiar su descubrimiento. Y el marqués añadió: «Si a esto, le añadís que las arcas de la hacienda del rey están tan vacías como para declarar una real bancarrota, verá vuestra merced que vuestro premio es hoy una entelequia».

Juan Griego, después de oír al marqués de Adaja, decidió marcharse hacia su país natal la siguiente primavera, dejando España y a su ingrato rey a la suerte de sus acreedores y deseándole una muerte dolorosa.

Solo Leonor del Hoyo lloró al saber esta decisión.

# Capítulo XIII

## Venecia

Juan Griego, cansado y abatido, había decidido dejar España con su ingratitud y retirarse a su Cefalonia natal, después de haberse convencido de que nunca nadie de aquella nación le premiaría por sus hazañas. Partiría a Valencia, el camino más corto hacia la mar, donde probablemente encontraría alguna nave que le llevara hasta su tierra.

En primavera salían de Madrid, casi todos los días, caravanas hacia Sevilla. Se agrupaban en la glorieta del Puente de Toledo, y los carros, las galeras y las carretas arrancaban la marcha con el alba.

La víspera, Omar había acordado con un mulero el traslado de sus enseres, balumbas, alforjas y cofres hasta la glorieta, donde cargaron todo su equipaje en el carro que les había de llevar hasta Ocaña. Juan y Omar pensaban hacer el camino subidos en el carro de mulas o caminando. Nadie les fue a despedir y el primero de abril, día de San Víctor, emprendieron su salida de Madrid. En la caravana a Valencia su carro iba en cuarta posición y, como el tiempo era bueno y seco, al tercer día llegaron a Ocaña después de haber pasado por Aranjuez y haber disfrutado de las vistas de las huertas de aquella vega. En Ocaña se despidieron de sus compañeros

de viaje y cambiaron el carro por otro tirado por caballos, pues el terreno se hacía más llano en dirección a Motilla del Palancar. Los que podían pagar pernoctaban en monasterios y conventos y los que preferían no gastar en lujos se acomodaban al socaire de las iglesias, y las charlas y conversaciones se sostenían hasta que el sueño y la fatiga podían con la labia.

Juan Griego hacía el camino casi siempre tumbado en el carro y abstraído en sus grises pensamientos. En cambio, Omar pasaba la mayor parte del tiempo caminando junto al carro, disfrutando de la naturaleza y observando y procurando lo necesario para la mayor comodidad de su amo. Algún chubasco que otro limpiaba de polvo que el viento había ido dejando. Todo era transparente y real. Abejas, avispas, mariposas, mosquitos y escarabajos transitaban sin descanso. Las ranas y sapos de los lavajos definían su sexo colocándose encima o debajo de su pareja. Vencejos, ruiseñores y carboneros llegaban de África para alimentarse mejor. En las encinas, quejigos, alcornoques y las jaras brotaban las flores gualdas, mientras algunos venados atravesaban la senda saltando. Algún lirón se despertaba de su largo sueño. El espectáculo del camino hacía que a Omar se le pasasen las horas sin notarlo. Por el contrario, a Juan los días se le antojaban años.

Al séptimo día de abril llegaron a Motilla del Palancar, tierra de vino y aceite, donde tuvieron que descansar dos días en espera de que se formara otro convoy con destino a Valencia. De Motilla llegaron a Requena, donde lo que era hierba se hizo espiga, y de allí a contemplar el Mediterráneo desde Valencia, pasando por los escabrosos terrenos de cera y miel de Chiva de Morella.

La caravana se fue reduciendo a medida que entraba en Valencia, pero Juan ordenó a sus arrieros que siguieran hasta las playas que guardaban la desembocadura del río Turia. Había naves fondeadas frente a la playa y otras amarradas en muelles de madera. Juan dio un paseo en busca de un bajel que fuera a Livorno, Venecia o Nápoles, pero no encontró razón entre aquellos que merodeaban por los muelles de madera.

—Son sarracenos —dijo Juan despectivamente.

Cuando parecía que allí no encontraría lo que buscaba, se le presentó un fraile franciscano que le informó que lo mejor que podía hacer era embarcarse para Barcelona en cualquiera de los bergantines que estaban cargando seda en rama, y que allí, con toda seguridad, encontraría una nave con destino a Livorno, pues la seda tenía como último destino aquel puerto de la Liguria. Juan hubiera preferido un destino directo, pero el fraile le convenció de que allí, en Valencia, sería difícil encontrar pasaje hacia levante. Así pues, ayudado por el religioso, pronto encontraron un pequeño bergantín, llamado *Orgullo del Viento*, con una mísera tripulación de cinco hombres, que tenía previsto zarpar al día siguiente con una carga repleta de seda en rama. Después de ajustar el precio de los pasajes de Juan y de Omar, así como del equipaje, transbordaron sus bultos del carro a la ruinosa nave y decidieron instalarse y pasar la noche a bordo. El dueño y patrón era un paisano de Gandía, llamado Epifanio Borges, conocido por su capacidad de libar abundantemente el aguardiente y que andaba de cabotaje por toda la costa levantina transportando cualquier carga que se le ofreciese.

Se despidieron de los arrieros y se acomodaron a bordo lo mejor posible, evitando la porquería que reinaba en aquel bergantín, que más parecía una zabra de pescadores que no

se había baldeado en un mes. Borges y sus cuatro marineros aprovecharon para ir a cenar por los alrededores y no volvieron a bordo hasta que las primeras luces de la aurora fueron apareciendo. Largaron las amarras y quedó al timón el propio Borges, que en cuanto se separaron de la playa con el terral se quedó profundamente dormido, al igual que el resto de la marinería. Juan tomó la caña y Omar se dedicó a ajustar las escotas para hacer andar al *Orgullo del Viento* como no había navegado antes, mientras los demás roncaban y dormían la melopea. Borges despertó al mediodía y, tras ver que su barco navegaba airosamente, agradeció a Juan que le hubiera sustituido en la caña y luego continuó durmiendo. Solo al atardecer decidieron hacer un potaje de garbanzos y cebollas que compartieron con el queso que Juan y Omar traían consigo.

Y así fue, con una tripulación llena de alcohol y una nave ruinosa, hogar de cucarachas y chinches, cómo llegaron a Barcelona después de haber estado costeando tres noches y tres días.

En el puerto de Barcelona, mientras Omar protegía el equipaje y Borges descargaba su seda en rama, Juan indagó sobre los bajeles que más le convenían para dirigirse a su tierra de Cefalonia, en el mar Egeo. Le aconsejaron que se dirigiera a Livorno y, allí, en diligencia hasta Venecia, donde era seguro que encontraría naos que navegaran entre las islas de Zante, Cefalonia y Corfú.

Preguntó Juan por las naves con destino a Livorno y encontró una carraca que iba a zarpar hacia ese destino. Era una hermosa nave, en buen estado y con una tripulación de unos cuarenta hombres, mandada por un maestre de Palma de Mallorca llamado Pedro Roselló que hablaba veneciano. Fue agradable para Juan encontrar a alguien que hablara en

aquel dialecto que en su juventud había practicado en la galeaza *Santo Marco*.

—¿Cómo os llamáis, señor? —inquirió Roselló.

—Juan de Fuca me llaman en Castilla y Ioannis Apostolos Fokas de Valeriano en mi tierra griega.

—Embarcaos con vuestro criado cuando lo deseéis y acomodaos en la cámara que está junto a la mía, ya que saldremos pasado mañana, una vez que hayamos completado la carga con herrajes de Guipúzcoa y seda en rama de Murcia y Valencia que llevaremos a Livorno, donde dejaremos esta carraca para que sea reparada y remozada.

—He dicho al capitán que me llamo Juan de Fuca y eso debes afirmar que me llamo, porque es cierto, Omar. Creo que no nos conviene que nos cotejen. Si piden informes a los castellanos es mejor que no pregunten por Juan el Griego.

Juan se despidió de la alcohólica tripulación del *Orgullo del Viento* y trasladó, con ayuda de Omar, su equipaje a la carraca. Aquella cámara era muy confortable comparada con el ruinoso bergantín *Orgullo del Viento*.

El día 19 de abril, día de San Rufo, zarpó la carraca de Barcelona al mando de Pedro Roselló con rumbo a Marsala o Marsella. Al día siguiente por la tarde avistaron la isla de If, pero quedaron al garete por falta de viento.

Cuando a primeras horas de la tarde surgió el viento del mediodía, Roselló dio rumbo a levante para recalar en el cabo de Córcega, adonde llegaron antes del ocaso del día siguiente. La noche fue tranquila y los vientos permitieron que la carraca diera rumbo al nordeste, directo a Livorno, donde llegaron en una singladura, el día de San Jorge, descansados y bien cuidados. Pasaron la primera noche en Livorno sin desembarcar. Cuando amaneció pudieron contem-

plar las murallas de aquel magnífico puerto que el gran duque de Toscana, Fernando de Médicis, había modernizado, y rivalizaba fuertemente con el puerto de Génova. Desde la carraca se podía admirar la antiquísima torre de Marzocco y el mar, y los lazaretos de Jacobo y Leopoldo.

Juan Griego decidió hacer el viaje hasta Venecia en una diligencia tirada por cuatro briosos alazanes que les llevaría de Livorno a Pisa, y desde Lucca hasta Florencia, donde cambiarían de carromato. Juan y Omar volvieron a escuchar el castellano ladino que los judíos españoles y portugueses habían llevado a Livorno cuando escaparon de España y Portugal.

Salieron por fin muy de mañana, cuando todavía el sol no había clareado, llegaron cuando anochecía en Florencia, donde descargaron sus enseres y pasaron la noche en la misma venta de donde salían los carros para Bolonia y Venecia. Allí conocieron a un capitán inglés llamado John Douglas que hacía con ellos el viaje a Venecia. Esto animó a Juan, pues así podía conversar con alguien del oficio, y el experto capitán Douglas pronto advirtió que Juan era propicio para informar debidamente sobre la situación de la Armada española a los ingleses, que como enemigos de España podían estar interesados, marinos, militares, comerciantes y científicos, además de la misma corte de la reina Isabel. Quizás el mismo John Douglas podría ser premiado como «proveedor» de estas informaciones. Así debió pensarlo, pues en todo el viaje procuró que el capitán Juan de Fuca se sintiera halagado y admirado por sus gestas, y le trató de «comandante de la flota de Castilla».

—Mira, Juan —le dijo Omar—, este hombre es muy amable pero no «largues» más de lo preciso. Sé prudente. No olvides

que es inglés aunque hable veneciano, y lo que digas, en lugar de ganar ventajas, puede traerte un gran perjuicio.

Juan al principio se dio cuenta de que Omar podría tener razón y decidió no hablar más de sus proezas ni de la ingratitud de los arrogantes castellanos. Sin embargo, al encontrarse ante un colega de gran educación y preparación que le adulaba y le rendía respeto, quiso mantener el interés sobre su persona para que Douglas le siguiera tratando con la misma admiración.

Pararon en Ferrara y allí Juan no pudo evitar relatar a John su hazaña más importante: el descubrimiento del estrecho de Anián. John mostró una vez más asombro y admiración, pero no dejó entrever sus intenciones de sacar provecho de aquellas confidencias. Al día siguiente estaban en Venecia.

Juan se emocionó, cincuenta años después, al volver a contemplar la singular ciudad de Venecia, donde había pasado sus primeros días de marinero en la galeaza *Santo Marco*. Le dijeron que en aquellos años el comercio estaba decayendo fuertemente y que ni el dogo (duque) Marino Grimani, ni los diez del consejo habían conseguido reanimar la actividad. Pero lo cierto era que, para quien no hubiera estado allí en veinte o treinta años, la actividad parecía frenética.

Venecia, en el año 1596.

Juan decidió descansar unos días antes de embarcar para Cefalonia y poder visitar de nuevo aquella ciudad que poseía todavía la tutela de la isla. Quedó en almorzar con John Douglas a los dos días de su llegada en una casa de comidas próxima al puente de Rialto. Juan, nostálgico, quiso alojarse en algún *albergo d'ospitti* de la calle de la Mercería, donde seguía concentrándose la mayor animación de gentes y negocios de toda Venecia. Encontró una gran alcoba con vistas al canal, luminosa y limpia, en medio de la calle y muy cerca de la Librería,[40] que alquiló para una semana y donde trasladó su equipaje. Juan Griego dedicó aquellos días a visitar algunos de los edificios únicos en el mundo, como la catedral de San Marcos, que guardaba las reliquias del santo traídas de Alejandría. Deambuló entre la torre del Reloj y la torre del Campanile, con su ángel de quince pies de altura. Juan Griego se sintió descansado y contento de estar en Venecia, pr-

óximo a su lugar natal, donde pensaba vivir sus últimos años.

—He hecho bien en recuperar mi verdadero nombre de Juan Fuca o Ioannis Fokas, así ningún español podrá denunciarme o perjudicarme —le decía a Omar mientras contemplaban la salida y llegada de barcos frente al Palacio Foscari

El 3 de mayo, Juan Griego y Omar estaban a la hora concertada del mediodía en la terraza de la casa de comidas donde se habían citado. Mientras esperaban a Douglas, disfrutaban del soleado y floreado mes de mayo y degustaban un vaso del delicioso vino de Istria. Vieron llegar a Douglas por la calle de la Mercería acompañado de un elegante caballero de unos sesenta años.

—Señor de Fuca, señor Omar Alaminos, les presento a mi amigo Michael Lok, inglés como yo —se dieron la mano los cuatro y Juan dijo en veneciano que era un placer saludar a tal caballero.

—Puedo hablar en su lengua, señor de Fuca, llevo ya bastante tiempo entre Venecia y Zakintos.[41] El señor Douglas me ha hablado de sus hazañas y me gustaría que aceptaran ser mis invitados en esta comida.

—Con mucho gusto —respondió Juan.

Se sentaron, y el señor Lok se presentó diciendo que habitualmente residía en Zante, donde era el consignatario de una importante casa inglesa de comercio, la Compañía de Levante, pero que en aquellos días residía temporalmente en Venecia, porque próximamente se celebraría un juicio contra una empresa que le debía sumas muy importantes. Mientras explicaba su situación, el señor Lok jugaba con el pomo de su bastón y daba la sensación de ser una persona que tenía una altísima opinión de sí mismo. En una pausa de su diser-

tación, Douglas aprovechó para pedir un almuerzo a base de cordero con verduras como plato principal y un surtido de frutos del mar de la temporada, todo regado con vinos de Piazenza.

—Mi amigo, el capitán Douglas, me ha informado de que fuisteis robado y pirateado en 1587 por el joven Thomas Cavendish, que Dios le perdone sus grandes pecados, cosa que lamento profundamente y me mueve a ofreceros la posibilidad de recuperar esa cantidad que fue de…

—Sesenta mil ducados de oro, más muchas piezas de sedas chinas —respondió de inmediato Juan de Fuca.

—Tengo grandes amistades en la corte de la reina Isabel y puedo escribir a Londres al tesorero de la corte, Sir Cecil Burleigh, y también al mismo Sir Walter Raleigh, así como al maestro Richard Hakluyt para que os sea devuelta esa importante cantidad, a cambio de mostrar a la corona británica el lugar donde está el estrecho de Anián que descubristeis. Estoy seguro de que la reina Isabel vería con mucho agrado que Inglaterra controlara el paso del Noroeste, que economizara la mitad de tiempo en sus viajes al mar del Sur. ¿Qué os parece mi oferta?

Juan de Fuca dejó pasar algunos segundos antes de contestar, pues dentro de su cerebro luchaban dos fuerzas opuestas. Su cansancio y la visión de la realidad de montar una expedición para emprender nuevamente una aventura para la que va no tenía la juventud necesaria. El otro factor era el lógico deseo de recuperar su fortuna y vivir, en lugar de en Cefalonia, en la misma Venecia.

—Señor Lok, me ha sorprendido su oferta que agradezco. Esa empresa requiere mucha fuerza y menos años que los que yo arrastro. Dadme unos días para contestarle —respondió Juan ante el asombro de Omar.

—Yo tengo que estar en Venecia por el negocio del juicio, así que sed vos el que diga cuándo debemos volver a vernos —dijo el señor Lok.

—Yo propongo que nos volvamos a ver dentro de dos días, aquí mismo, a la misma hora, y serán ustedes mis invitados —respondió Juan de Fuca.

—En el caso de que aceptéis mi oferta de trabajar para la corte inglesa deberéis señalarme, para evaluar el costo, el número de naves y hombres que necesitáis e informarme de los detalles necesarios para que en la corte sientan la veracidad del descubrimiento y puedan razonar sobre la ingratitud de Felipe II y sus virreyes y su Consejo de Indias.

Terminaron el almuerzo en el que Michael Lok llevó siempre la voz cantante, y entre comer y beber Juan se pasó la tarde escuchando las grandezas y negocios del caballero inglés.

Cuando se despidieron y retornaron al *albergo*, Omar le dijo a Juan:

—Este hombre es un soñador y está arruinado. Quien mucho de allá, poco de acá. ¡Cuidado con él, Juan!

Toda la noche anduvo Juan dándole vueltas a la cabeza para decidir entre las dos alternativas. Emprender una nueva aventura bien pertrechada y financiada, aunque fuera en contra de los intereses de España, que nunca agradeció sus esfuerzos, o bien negarse categóricamente y seguir siendo fiel a la corona de Castilla, y tener en cuenta que su edad no era la más adecuada para tales aventuras. No sabía qué debía contestar a Michael Lok. Cuando se levantó dirigió sus pasos hacia los muelles para que allí se iluminara sobre qué decisión tomar. Caminando entre barricas, bultos y troncos, se encontró con un capataz de cargadores que resultó ser de

Argostoli, y quedaron ambos muy alborozados por haberse encontrado. Juan le explicó someramente que estaba buscando una tripulación con destino al mar del Sur y que quería saber si su interlocutor podría proporcionarle veinte marineros dispuestos a acompañarle.

—Puedo entregaros la cantidad de marineros que preciséis. Están todos deseando embarcarse. La poca actividad que hay no llega para todos. Si vos os decidís, me encontraréis aquí mismo, señor de Fuca.

Volvió a su posada y en la puerta se encontró con John Douglas, que le estaba esperando.

—Quería disculparme por no haberos avisado que ayer me presentaría en compañía del caballero Michael Lok. Debía haberos puesto al corriente del interés de mi paisano. Os ruego que me perdonéis.

—No tiene importancia, capitán. Venid y almorzaremos juntos. Así me podéis contar cosas del señor Lok para que mañana pueda tomar una decisión.

El capitán Douglas aceptó la invitación de Juan de Fuca y, juntamente con Omar, comieron en la casa de comidas que había junto al puente de Rialto. Mientras Juan hacía la comanda y en espera de que la comida y la bebida llegaran, le preguntó al capitán Douglas:

—¿Qué sabéis del caballero Michael Lok, capitán Douglas?

—Yo le conocí en uno de los viajes que hizo a España en el año 1552. Él solo tenía veinte años y, juntamente con otro hermano mayor, viajó a España y a Portugal en busca de nuevos mercados. Su padre había sido uno de los líderes de los comerciantes londinenses. El rey Enrique VIII le hizo por ello caballero de la orden de los mercaderes. Michael Lok, desde la escuela secundaria, recibió una esmerada educación

en comercio con los Países Bajos. Pero este tráfico fue disminuyendo y los hermanos tuvieron que buscar otros mercados, y se maravillaron del comercio de España con las Indias. Lok pasó a Venecia y desde allí promovió el negocio de importación de piezas de seda y manufacturas de lujo hasta proponer crear una fábrica en Inglaterra, proyecto que fue rechazado por el Concejo de Londres. En 1571 obtuvo la prestigiosa posición en Londres de agente de la compañía Moskova, que supervisaba todo el comercio con Rusia. El señor Lok tiene la obsesión de alcanzar la fama y el reconocimiento que consiguió su padre. Ha sido un ávido coleccionista de mapas y cartas náuticas, así como de relatos de viajes, y en esos documentos se ha gastado mucho dinero. Sus conocimientos de geografía le valieron la amistad de científicos como John Dee y Richard Hakluyt. Se asoció con Martin Frobisher e invirtió dos mil doscientas libras de su propio dinero en la primera expedición, y movió a los socios de la compañía Moskova a invertir en la expedición de Frobisher. Al principio se negaron y, luego, viendo la insistencia de Lok y la importante cuantía que él mismo había invertido, aceptaron participar en la inversión del viaje. Lok tenía gran esperanza en los descubrimientos del Ártico y por ello sigue interesado en el estrecho de Anián. Pero una vez que se demostró que los minerales que Frobisher trajo de su primer viaje no contenían oro, Lok se halló en una malísima situación como tesorero de la Compañía de Catay y quedó expuesto a acciones legales por incumplimientos de pagos por la empresa que representaba. Esta situación le dejó poco menos que en la indigencia y su reputación quedó desprestigiada para comprometerse en nuevos proyectos. Pero nunca ha abandonado su sueño de descubrir nuevas rutas comerciales. Ayudó mucho a Hakluyt a preparar algunos de sus libros de

viajes y exploraciones. Ahora actúa como agente de la Compañía de Levante y está metido en serias disputas legales para cobrar lo que le deben al haber promovido negocios entre Inglaterra y Venecia. Cuando le relaté lo que vos me informasteis a bordo de la carraca, pareció revivir, pues vuestro descubrimiento entra dentro de sus sueños.

Ahora que os he expuesto quién es Michael Lok y a él le expuse quién era Juan de Fuca, permitidme que mañana no asista a vuestra reunión para no tomar parte, ni influenciar a ninguno de los dos.

—Como queráis, capitán Douglas. Yo os estoy muy reconocido por vuestra información. Ahora sé con quién he de tratar.

Aquella tarde Juan volvió a los muelles para encontrarse con el capataz de cargadores de Argostoli, con el que podía conversar en la lengua griega de Cefalonia. Al hacerlo sentía una especie de serenidad y sosiego. Charlando con él, le preguntó si conocía al caballero inglés Michael Lok.

—Sí, le conozco como le conocemos muchos de los cargadores de barcos de Venecia. Es una persona compleja. Es un hombre que en justicia puede ser descrito simultáneamente como un visionario, un intelectual, un aventurero, un soñador y, sobre todo, un gran vendedor de su persona.

Con estos datos en su cabeza, Juan esperó al día siguiente a Michael Lok, que llegó puntual a la entrevista concertada dos días antes. Juan se hizo acompañar de Omar, pues quería registrar todo lo que se dijera en la conversación y él, con sus años, no estaba seguro de retenerlo todo. Omar se había ocupado de elegir la comida que según las instrucciones de Juan debía ser digna del señor Lok. Cuando el caballero inglés se presentó, abrazó con efusión a Juan y estrechó la mano a Omar. Comieron con placer, pero el señor Lok estaba

impaciente por conocer la respuesta de su interlocutor Juan de Fuca:

—¿Y decidme, tenéis respuesta a mi propuesta?

—Sí, la tengo, y en resumen es esta. Yo decidiré mi viaje al estrecho de Anián en Inglaterra. Si vuestras amistades inglesas consideran que puedo recuperar lo que Cavendish me robó y me dan garantías de ello, aceptaré con entusiasmo mostrar mi descubrimiento, porque todos queremos mostrar nuestras gestas. Por ello si me financian el viaje a Inglaterra y allí me entrevisto con las personas que deciden, podré aceptar su interesante propuesta. También puedo deciros que para realizar el viaje precisaría de una nave de unas cuarenta toneladas o más, y de una pinaza, así como de cuarenta personas de tripulación. Necesitaría únicamente treinta días para recorrer el estrecho de Anián de un extremo al otro. ¿Qué pensáis de ello, señor Lok?

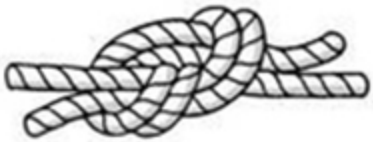
—Que si tuviera dinero en estos momentos, financiaría yo mismo la expedición, capitán de Fuca —respondió el señor Lok—. Si a su merced le parece bien, yo pediré el dinero del viaje a Inglaterra inmediatamente. Escribiré al tesorero real Sir Cecil Burleigh, también al primer consejero de la reina Isabel, Sir Walter Raleigh, y una tercera carta a mi maestro y geógrafo Hakluyt. A todos diré que encontrar el paso del Noroeste supone una economía de tiempo, para el comercio, de unos tres meses, ya que evitará a las naves descender hasta el estrecho de Magallanes. El país que primero controle dicho paso podrá regular todo el comercio del mundo. También diré que el costo de esta expedición es ínfimo comparado con los beneficios que de él pueden resultar. Estoy seguro, señor de Fuca, que mis paisanos comprenderán las enormes ventajas de su descubrimiento y aceptarán mi proposición.

—Tened en cuenta, señor Lok, que yo no pido nada extraordinario para mí. Únicamente que me devuelvan lo que un inglés enloquecido me robó.

—No os preocupéis. Vuestro deseo es muy lógico y será comprendido.

Acordaron que en cuanto Lok recibiera noticias de Inglaterra se pondría en contacto con Juan por una carta dirigida al Concejo de Argostoli.

Lok y Juan siguieron viéndose casi a diario, comentando recíprocamente los hechos más destacados de sus vidas, en espera de la respuesta a la correspondencia de Lok. En estos días reforzaron su amistad, pero Juan comprendió que la respuesta tardaría en llegar, si llegaba, y sus ducados en Venecia desaparecían con demasiada rapidez. Quince días después de la segunda reunión, el 27 de mayo de 1596, Juan se despidió de Lok y de Douglas y tomó con Omar una nave que les llevó a Argostoli.



# Capítulo XIV

## Kefallinia

Juan de Fuca o Ioannis Apostolos Fokas de Valeriano, una vez llegado a Cefalonia, desembarcó con Omar en Argostoli, donde alquiló una pequeña casa cercana a los muelles, con un hermoso patio de naranjos.

Los primeros días tras su llegada los dedicó a visitar los lugares de su infancia e indagar sobre su desaparecida familia, y llegó incluso a visitar Valeriano, por si algún pariente lejano pudiera darle información. No encontró a nadie y se volvió a su morada de Argostoli con Omar.

Allí, en aquella casa, Ioannis de vez en cuando daba algunas clases por la mañana, de navegación y cosmografía, a hijos de armadores que esperaban que sus hijos siguieran defendiendo los intereses de las familias. Por las tardes se dedicaba a pasear por los muelles y conversar con viejos marinos mientras veían llegar y salir toda clase de bajeles.

Omar se dedicó a confeccionar cabos con gazas, trenzas de maromas para amarrar embarcaciones y toda clase de cabullería que le encargaban, lo que ayudaba a su manutención.

Aquel mismo año de 1596, recibió correspondencia de Michael Lok, que le trataba de «magnífico señor». Más tarde, de capitán Juan de Fuca, «piloto de las Indias», «querido

amigo de Kefallonia» y «honrado señor». Ioannis contestaba siempre a las cartas del caballero Lok con gran puntualidad y la correspondencia se mantuvo viva durante algún tiempo. Todas las cartas trataban del tema de la búsqueda de dinero para financiar el proyecto del estrecho de Anián.

Poco a poco Ioannis fue sintiendo fatigas al subir escaleras y era frecuente que sufriera dolores en el pecho con sofocos y escalofríos. En el mes de septiembre del año 1602, con setenta años, cayó al suelo sin motivo aparente delante de sus amigos, y cuando consiguieron reanimarle presentaba la faz deformada, con la boca ladeada. No era capaz de caminar y tuvieron que sentarle en una poltrona. Allí estuvo bajo la atenta mirada de Omar durante una semana. El octavo día siguió sentado pero su corazón dejó de latir.

Michael Lok consiguió por fin el dinero para financiar el viaje a Inglaterra para, una vez allí, discutir con las autoridades marinas inglesas sobre el proyecto de hacer el viaje hasta el estrecho de Anián por él descubierto. Michael Lok, desde Zante, en Zakintos, volvió a escribir a su amigo de Argostoli para que se reuniera con él y juntos se dirigieran a Inglaterra, pero Omar devolvió la carta al destinatario con una nota que decía: «Se cansó de vivir, Omar Alaminos».

# Epílogo

La historia de Juan de Fuca debería terminar con su muerte, como ocurre con la mayoría de los mortales. El personaje de Juan de Fuca no hubiera asomado a la historia de los descubrimientos si no llega a ser por una persona: por el caballero inglés Michael Lok que escuchó, primero con interés y posiblemente también con codicia, y luego con cariño y amistad. Hizo falta que coincidieran dos personalidades complementarias. Una, la de Juan de Fuca, práctica y decidida, y otra, la de Michael Lok, soñadora y aventurera.

Michael Lok, además de sus demandas de financiación a los más altos personajes de la corte inglesa, escribió una perfecta descripción de la aventura narrada por Juan de Fuca relacionada con el descubrimiento del estrecho de Anián, supuesto paso del Noroeste, y se la envió a su amigo y maestro el cosmógrafo Hakluyt. Este guardó la memoria escrita por Lok hasta unos meses antes de morir y se la entregó a un fraile inglés, llamado Samuel Purchas, que se dedicaba a recopilar historias de nuevas navegaciones y de descubrimientos geográficos y que publicó, en el año 1625, unos cuantos tomos con el título de *Parchas, sus Peregrinajes* (también titulado *Hakluytus Posthumus*), en los que se recogía una *Historia del Mundo* en viajes por mar y tierra por viajeros ingleses y otros. Al final del relato del descubrimiento del estrecho de Anián, aparecía una nota que decía: «Redactada por mí, Mi-

chael Lok, el más viejo, referente al estrecho de Mar, comúnmente llamado Fretun Anián, en el mar del Sur, a través del Noroeste paso de la Meta desconocida».

Estos libros de Samuel Purchas tuvieron un gran éxito de divulgación entre los marinos en general, e ingleses en particular. No faltaban ni en las bibliotecas de los barcos ni en las de los centros de decisión de asuntos navales de todos los países.

Hasta la publicación de estos libros de Samuel Purchas nadie se acordó de Juan de Fuca, y su memoria hubiera desaparecido porque en los archivos de España y en los de los virreinatos del Perú y de Nueva España no existía dato alguno con el nombre de Juan de Fuca. Hay autores que han considerado que esta inexistencia era debida a que las autoridades españolas quisieron borrar su memoria, por haberse dejado robar dos veces por los piratas ingleses y por las conversaciones, al final de su vida, con el inglés Michael Lok para tratar sobre una posible colaboración con los ingleses para redescubrir el estrecho de Anián. Aunque esto fuera un verdadero argumento, resulta imposible borrar los trazos de los archivos de la Casa de Contratación de Sevilla, los de los virreinatos de la Nueva España y Perú y de la Audiencia de Manila. Es imposible deshacerse de tanta documentación. Solo puede pensarse que Juan de Fuca empleara, por motivos que solo él conociera, otro nombre u otros nombres en cada caso. Cierto que él era griego, aunque con nacionalidad española por matrimonio, y solo los españoles, y no todos, podían navegar a las Indias. Quizás haya que buscar por ese camino.

El espionaje y la seguridad de la época obligaban a destruir cada dato escrito que condujera a los enemigos a la fuente de la riqueza. En la misma Cefalonia no existen datos

sobre la existencia de Ioannis Apostolos Fokas de Valeriano. El gran historiador griego Elias Tsitselis cita a nuestro «héroe» como Ioannis Apostolos Fokas, porque así le llamó su biógrafo Anzimos Mansarakis en sus *Biografías de hombres honrados de Kefallinia*, donde le clasificó como científico (!).

En 1725, es decir un siglo después de que Purchas publicara sus *Peregrinajes*, la Academia de Ciencias de Rusia en sus cartas náuticas dio el nombre de «estrecho de Juan de Fuca» —no estrecho de Anián— a la zona que separa la actual isla de Vancouver, Canadá, del estado de Washington, Estados Unidos, y que hace frontera entre ambos países, honrando así a Juan de Fuca.

Las cartas náuticas rusas, aunque no muy divulgadas entre los ingleses y europeos, poseían un gran prestigio entre las gentes de mar y entre sus autoridades, y aquel reconocimiento a Juan de Fuca comenzó, si no a divulgarse, sí a interesar.

Hasta aquel año de 1725, ningún documento oficial había llevado el nombre de nuestro cefalonio. Esto despertó discrepancias. Unos apoyaron el nombre de Juan de Fuca y otros lo trataron de mitómano. Pues su descripción, dicen, estaba llena de fábulas. Quizás esos mitos los añadió Lok para impresionar a sus compatriotas y conseguir la financiación. Decía que aquellas tierras eran muy ricas en oro, plata y muchas riquezas. Juan de Fuca no vivió para conocer estas controversias y corregirlas si procedía. Después fueron muchos los geógrafos, como Delisle Maldebrun o Daryble, que en sus cartas náuticas señalaron este estrecho como «estrecho de Fuca» o «mar de Fuca», aceptando así el descubrimiento de Juan de Fuca. Por el contrario, el gran navegante inglés James Cook hizo un comentario soez para los supuestos «es-

trechos de Fuca» que él nunca llegó a encontrar, por lo que negó su existencia.

A pesar de esto, en la década de 1780 volvió a ponerse de moda descubrir el legendario paso del Noroeste.

En 1788 el capitán del barco *Royal Princess*, Charles Duncan, dibujó un mapa de la entrada del estrecho en el que en su parte sur aparecía el famoso pináculo o columna, y así supo que era la marca que mencionó Juan de Fuca.

En el mismo año el capitán inglés Mears visitó los lugares descritos por Lok, según lo informado por Juan de Fuca, y ese viaje provocó la decisión de la Marina inglesa de enviar al marino George Vancouver para comprobar su existencia.

En mayo de 1791 Alejandro Malaspina, por orden del virrey Revillagigedo, asciende hasta el paralelo 60º, descubriendo el glaciar que lleva su nombre, pero no encuentra el legendario paso de Noroeste.

El 29 de abril de 1792, es decir doscientos años después del descubrimiento de Juan de Fuca y trescientos del descubrimiento de América, George Vancouver entra en el estrecho de Juan de Fuca. Observó que la entrada tenía un error de algo más de un grado en latitud y por esto quiso condenar a Juan de Fuca. Lo importante no es el error de un grado, pues cualquier defecto instrumental en el astrolabio puede conducir a este error, sino quién fue el primero en atravesar dicho estrecho y certificar su existencia. Sin duda fue Juan de Fuca, como luego reconoció elegantemente el mismo Vancouver. Esto no evitó que el geógrafo griego Miliarakis considerara la primera opinión del marino inglés como de «egoísmo étnico».

Conviene señalar lo manifestado por el embajador español en Estados Unidos, el señor De Onís, en 1827: «La soberanía

de la corona de España va desde la costa noroeste de América hasta California una vez que los españoles la han explorado con Juan de Fuca hasta el paralelo 47° en 1592 y con el gobernador Fonte en 1640».

Para no aburrir al lector con datos que defienden el descubrimiento del estrecho de Juan de Fuca, no del estrecho de Anián o paso de Noroeste, señalaremos por último que, en 1887, fue William Barkley, un comerciante de pieles, el que después de leer el libro de Purchas localizó la boca del estrecho que se describía en el libro y, continuando su ruta, cartografió todo el estrecho y certificó como veraz la descripción de Juan de Fuca. Solo a partir de entonces aparece, en todas las cartas europeas y americanas, el nombre de Juan de Fuca para señalar el paso de mar entre Estados Unidos y Canadá desde el océano Pacífico.

El nombre de Juan de Fuca ha quedado fijado para siempre, en el estrecho y en sus costas, donde las lapas que se encuentran a millones en sus rocas tienen también el nombre de *Juan de Fuca limpet*. Los geólogos han bautizado como «placa tectónica Juan de Fuca» a la placa que existe entre América del Norte y el Pacífico, Juan de Fuca Plate.

Han existido, ciertamente, personajes históricos, exceptuando a los religiosos, que después de muertos siguieron adquiriendo fama y admiración, como Alejandro, El Cid y otros, pero pocos fueron tan anónimos los primeros años después de su muerte y tan notorios siglos después como Juan de Fuca.

FIN

# Bibliografía

*Juan de Fuca*, de Euriki Livada-Duca.

*Pasajeros de Indias*, de José Luis Martínez.

*Hukluytus or Purchas his Pilgríns*, de Samuel Purchas.

*Historía Marítima del Mundo*, de Maurice de Brossard.

*Felipe II*, de José Tomás Cabot.

*Felipe II*, de J. H. Heliot.

*Espejo de Navegantes*, de Alonso de Chaves.

*La ruta de Urdaneta*, de J. Murua.

*Sueños árticos*, de Barry López.

*El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, de J. A. Ortega Medina.

*La frustración de un imperio (1476-1714)*, de Joseph Pérez.

*Compendio del arte de navegar*, de Rodrigo Zamorano.

*Viajes y descubrimientos apócrifos*, de Martín Fernández Navarrete.

*Juan de Fuca*, de George Kapiotis y John N. Stevens.

*The Apocryphal Voyages*, de Brad Morrison.

*Fuca, Juan (de)*, de Simón Fraser.

*Construcción naval en el País Vasco*, de Lourdes Odriozola.

*De Bucarelli, Bodega, Mackay, Martínez Makweena*, de W.I. Mackay.

*El estado catalán en Grecia, Neopatria*, de David Jácoby.

*Catalogue of materials in the Histoty of Pacific Coast*, de Charles Chapman.

*Exploraciones árticas*, de Pedro de Novo y Colson.

*Viajes apócrifos*, de Pedro de Novo y Colson.

*Historia de la minería del oro en Chile*, de Augusto Millán.

*El Virreinato de Méjico*, de Enrique Aguilera y Gamboa.

*The gentelman pirate*, de Krzysztof Wilczynski.

*Track of de Manila Galleons*, de Zoeths Eldredge y James Moriarty.

*El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra.

*Expediciones a la costa Noroeste*, de Fernando Monge.

CARLOS ALONSO MENDIZÁBAL (San Sebastián, 1932). Cursó el bachiller en el Instituto de Peñaflorida de San Sebastián y la carrera de náutica en La Coruña, embarcándose después en la Compañía Pysbe, dedicada a la pesca del bacalao. Años más tarde abandona la mar para dedicarse profesionalmente a la exportación.

Ha escrito una novela relativa a la pesca del bacalao, ¡*Arte al agua*! (2000), ¡*Prestos a virar*! (2002), sobre corsarios guipuzcoanos en los mares de Terranova y Labrador y *Perdidas y ganancias*, un relato basado en las experiencias y anécdotas comerciales de los países importadores de productos españoles durante los años ochenta. También, la novela histórica *Lorenzo Ferrer Maldonado* (2004).

Ha sido colaborador de la revista literaria navarra, especializada en viajes, *Ulises* (2002).

# Notas

[1] Actualmente Zakintos, al sur de Cefalonia. <<

[2] Padre de Francisco Pizarro, futuro conquistador del Perú. <<

[3] Fue un gran corsario y navegante, y el primero que utilizó la pólvora para perforar murallas. <<

[4] Se refería a Nápoles. <<

[5] Viento griego periódico y regular. <<

[6] Solo a partir del año 1642 la localidad de Palos añadió a su nombre «de la Frontera» para diferenciarse de Moguer. <<

[7] Un maravedí equivalía a 0,60 euros aproximadamente. <<

[8] Prácticamente se trataba de un impuesto igual que el IVA. <<

[9] Fonéticamente «Volfan Fuca». <<

[10] Servían para hacer los marcos de puertas y ventanas de las casas de piedra. <<

[11] 12.000 euros aproximadamente. <<

[12] Plantas que servían para teñir los tejidos, la primera de color azul añil y la segunda para el violeta. Ambos productos eran muy caros. <<

[13] Campos de caña de azúcar. <<

[14] Noroeste, así lo llamaban los que habían navegado en el Mediterráneo. <<

[15] Unos 450.000 euros o 77 millones de pesetas. <<

[16] A cada titular quedan detalladas las razones, que, como extranjeros, se les aceptaba como pilotos españoles de la Carrera de Indias. En el caso de Joan Griego y Joan Felipe, la razón es por matrimonio con mujer española. Únicamente transcribimos a continuación las razones correspondiente a Joan Griego. <<

[17] Candía era la capital de Creta, hoy Heraclión. El documento no precisa si Joan Griego era de la capital de la isla o simplemente de la isla, pues comúnmente a la isla de Creta se la denominaba también Candía. De todas formas, sorprende que se le atribuya ese origen cuando parece probado que nació o pasó sus primeros años en la isla de Cefalonia. <<

[18] Alonso de Chávez. <<

[19] Un peso equivalía a 4,5 gramos de oro. <<

[20] Circulaba oro en polvo no sujeto al quinto real, y además se confabulaban los mercaderes, los indios y los encomenderos para epatar el quinto real. Sería equivalente a escamotear el IVA. <<

[21] Insecto díptero, parecido a la pulga pero más pequeño y con trompa más larga. <<

[22] En el año 1551, Carlos V debía a los Fugger 6.800.000 ducados de oro. <<

[23] Dos años después, en 1588, Lorenzo Ferrer Maldonado explicó en su *Memoria* cómo había conseguido encontrar el paso del Noroeste y cómo había defendido el paso con fuertes y cañones a los dos lados. Sin embargo, esta *Memoria* no se publicó en España hasta el año 1609. <<

[24] Unos 900 millones de pesetas o 5,5 millones de euros. <<

[25] Unos 500 millones de pesetas o 3,2 millones de euros. <<

[26] Treinta y cinco metros. <<

[27] Thomas Cavendish era un aristócrata inglés que despilfarró la herencia familiar. Buscando nuevos ingresos, compró un barco y con él participó en el intento de colonizar Virginia, en Norteamérica. Luego, con 123 hombres y otros dos pequeños barcos, zarpó de Londres, ocho años después de Drake, dispuesto a repetir las «hazañas» de este. Atravesó el estrecho de Magallanes y causó la muerte y la desolación en los puertos de Nombre de Jesús y Puerto del Hambre. Llegó al Pacífico en febrero de 1587. Cuando arribó a Valparaíso, el puerto estaba cubierto de niebla y por ello decidió desembarcar en Quinteros, donde tuvo un enfrentamiento con los españoles y escapó, zarpando y dejando atrás varios muertos y prisioneros. En Arica no se atrevió a desembarcar. Solo capturó un par de barcos, que destruyó cuando le dijeron que no podían pagar el rescate que había exigido. Desde 1574, el embarque de la plata de Bolivia para llevarla a Panamá debía realizarse obligatoriamente por Arica y, desde 1580, un año después de la incursión de Drake, era el único puerto de entrada del mercurio que se precisaba para procesar la plata. Siguiendo al norte, no se atrevió a atacar Pisco ni Callao, pues los españoles estaban ya mejor preparados. Continuó hacia el norte y, a la altura de Trujillo, capturó algunos barcos cargados de víveres. En una isla vecina a Guayaquil reparó los barcos, saqueó poblados y se enfrentó a los españoles, perdiendo más de veinte hombres. De allí se volvió a Payta (frente a Piura, en el Perú actual), que saqueó e incendió. Después, subió hasta California y tuvo una prolon-

gada estancia en San José del Cabo. Su despreocupada conducta cadencia el aislamiento en que se encontraba la península de California. Allí robó al *Santa Ana* en noviembre de 1587. Luego partió con el *Desiré* y los dos barcos más pequeños, perdiéndose ambos con hombres y enseres. Cavendish siguió haciendo el mal hasta que dio la vuelta al mundo por la India, y después de Drake fue el segundo navegante sajón que dio la vuelta al mundo. <<

[28] Véase la que se describe íntegramente en el capítulo anterior. <<

[29] Hoy Flatery. <<

[30] Hoy Tatooth Island. <<

[31] Aquí Juan Griego comete un grueso error, ya que en realidad se encontraba en los 48º 20'. <<

[32] Hoy Bocas de Caamaño, que comunica con Seattle. <<

[33] Actualmente la primera sigue llamándose López y la segunda es la isla de San Juan. <<

[34] Hoy esa isla es Eliza, que en euskera quiere decir *iglesia*, y que recibió el nombre doscientos años después en recuerdo del teniente Francisco Eliza. <<

[35] Se refiere al río Frasier. <<

[36] Hoy cabo de la Isla de Victoria, capital de la provincia canadiense. <<

[37] Hoy cabo Tofiño. <<

[38] Similar al «dedo de Dios» en Gran Canaria. Hoy en día este «pináculo» del estrecho de Fuca ya no existe, aunque fue visto después por numerosos marinos, probablemente derribado por la erosión y los temporales. <<

[39] Hasta el siglo XVIII se creyó que California era una isla. <<

[40] Biblioteca, hoy librería Vecchia. <<

[41] Capital de la isla de Zante. <<

# ÍNDICE


| | |
|---|---|
| Juan de Fuca | 2 |
| Preludio | 5 |
| Prólogo | 7 |
| Capítulo I. Valeriano | 10 |
| Capítulo II. Isla de Jalitah | 28 |
| Capítulo III. Palos de Moguer | 52 |
| Capítulo IV. Cabo Verde | 74 |
| Capítulo V. Terremoto | 101 |
| Capítulo VI. La boda | 118 |
| Capítulo VII. Cuba | 135 |
| Capítulo VIII. Callao | 150 |
| Capítulo IX. Manila | 171 |
| Capítulo X. El galeón Santa Ana | 188 |
| Capítulo XI. Nueva España | 213 |
| Capítulo XII. Castilla | 231 |
| Capítulo XIII. Venecia | 247 |
| Capítulo XIV. Kefallinia | 263 |
| Epílogo | 265 |
| Bibliografía | 270 |
| Sobre el autor | 272 |
| Notas | 274 |